УМБЕРТО НОБИЛЕ

КРЫЛЬЯ над ПОЛЮСОМ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Известный итальянский исследователь Арктики, конструктор дирижаблей У. Нобиле рассказывает об истории исследования полярных районов на летательных аппаратах вплоть до конца 1930-х годов. В книге описываются захватывающие эпизоды этой истории, называются имена героев, вписавших в нее незабываемые страницы. Особое внимание уделяется полетам дирижаблей, в том числе "Италии", потерпевшей катастрофу в 1928 г. Показана гуманная миссия советского ледокола "Красин", спасшего оставшихся в живых участников полета.

- Нобиле Умберто
  - Александр А. Чернов
  - ЧАСТЬ ПЕРВАЯ
    - 1. ПРОВОЗВЕСТНИКИ
    - 2. ПЕРВЫЕ САМОЛЕТЫ В АРКТИКЕ
    - 3. ИТАЛЬЯНЦЫ В АРКТИКЕ
    - 4. ТРИ НЕУДАЧНЫХ ПОЛЕТА К ПОЛЮСУ НА САМОЛЕТАХ
    - 5. АРКТИЧЕСКИЕ ПОЛЕТЫ УИЛКИНСА
    - 6. ПРОГРЕСС В АЭРОНАВТИКЕ. ИТАЛЬЯНСКИЙ ПЛАН ПОКОРЕНИЯ ПОЛЮСА
    - 7. ЭКСПЕДИЦИЯ АМУНДСЕНА - НОБИЛЕ
    - 8. ЭКСПЕДИЦИЯ НА ДИРИЖАБЛЕ "ИТАЛИЯ"
  - ЧАСТЬ ВТОРАЯ
    - 1. НА ПОМОЩЬ ПОТЕРПЕВШИМ БЕДСТВИЕ
    - 2. ПОИСКИ ВСЛЕПУЮ
    - 3. НЕОЖИДАННОЕ ИЗВЕСТИЕ
    - 4. ЭКСПЕДИЦИЯ НА ЛЕДОКОЛЕ "КРАСИН"
    - 5. ЗАПОЗДАЛЫЕ ПОИСКИ ИСЧЕЗНУВШИХ НА "ИТАЛИИ"
  - КОММЕНТАРИИ И ПРИМЕЧАНИЯ

Нобиле Умберто
Крылья над полюсом

...Он хотел, рассказывает Валле в своей книге, совершить посадку во льдах на полюсе и остаться там в одиночестве.

А Артуро Крокко д'Аннуцио сказал так:

- Я намерен остаться на полюсе; высадите меня там, внизу. Такой человек, как я, не может умереть и лежать в гробу. Я должен исчезнуть в тайне, овеянный легендой. Я превращусь в ось Земли!

У. Нобиле. "Крылья над полюсом"

Гертруде, моей жене,
и Марии, моей дочери,
женщинам, которых я люблю.
У. Нобиле

Александр А. Чернов
ПРЕДИСЛОВИЕ К КНИГЕ У. НОБИЛЕ "КРЫЛЬЯ НАД ПОЛЮСОМ: ИСТОРИЯ ПОКОРЕНИЯ АРКТИКИ ВОЗДУШНЫМ ПУТЕМ"

30 мая 1928 года в бескрайних просторах Арктики на третьи сутки безостановочного полета рухнул на паковые льды дирижабль "Италия", возвращавшийся из экспедиции к Северному полюсу. При падении воздушного корабля командирская гондола с грохотом отвалилась и вместе с нею на дрейфующей льдине оказалась часть экипажа во главе с начальником полярной экспедиции генералом Умберто Нобиле. Один из аэронавтов, моторист Помелла, был убит на месте. Трое других, в том числе генерал, получили серьезные ранения, что, кстати сказать, во многом определило ход событий в лагере потерпевших бедствие и их дальнейшую судьбу.

Облегченный на несколько тонн, никем не управляемый дирижабль поднялся вновь и, подхваченный ветром, растаял за горизонтом, а вместе с ним исчезли шестеро итальянских аэронавтов - профессор Понтремоли, механики Ардуино, Каратти, Чокка, монтажник Алессандрини и журналист Лаго. Участь их оказалась особенно трагичной, ибо до сих пор никто не знает, где и как закончился их полет...

Мученической смертью погиб Мальмгрен, который вместе с Цаппи и Мариано на свой страх и риск пустился в рискованный путь среди паковых льдов в отчаянной надежде самостоятельно добраться до суши. Трагическая неудача постигла и ряд участников спасательных экспедиций, включая национального героя Норвегии, прославленного полярного исследователя, покорителя Южного полюса Руала Амундсена, нашедшего свой конец в водах Баренцева моря.

Вот почему тревожные события тех дней и поныне продолжают волновать полярных исследователей, всех изучающих историю Севера, многомиллионную читательскую аудиторию во всем мире так же, как волнует нас, например, тайна бесследно пропавших в Арктике отечественных полярных экспедиций В.А. Русанова на парусно-моторном боте "Геркулес" [1] (в квадратных скобках нумерация примечаний, помещенных в конце ПРЕДИСЛОВИЯ) и Г.Л. Брусилова на судне "Св. Анна" [2],

на заре двадцатого века мечтавших совершить сквозное плавание по Северному морскому пути. Но конечно, драматическая история экспедиции на дирижабле "Италия" к "вершине мира" и вышедших навстречу потерпевшим бедствие спасательных экспедиций вызывает к себе наш интерес прежде всего тем взлетом человеческого духа, который проявили многие участники этой эпопеи.

Имя автора книги Умберто Нобиле [3] хорошо знакомо советским людям по истории спасения ледоколом "Красин" [4] оставшихся в живых членов экипажа "Италии", по воспоминаниям участников спасательных экспедиций, по кинофильмам. Нобиле был большим другом Советского Союза. Встреча с последней книгой прославленного полярного исследователя, изданной незадолго до его кончины, представляет несомненный интерес для советского читателя.

...Великие географические открытия конца XV-XIX веков широко раздвинули представления человека о земном шаре. Немалые успехи были достигнуты и в освоении полярных областей. Наряду с поисками Северо-Восточного и Северо-Западного проходов вдоль северного побережья Евразии и Северной Америки с особой силой манил мореплавателей и исследователей Северный полюс - точка Земли, где ось вращения планеты пересекает земную поверхность. Но проходили годы, а полюс (как, впрочем, и северный полярный путь в Тихий океан, в манящие Индию и Китай) оставался недосягаемым.

В 1845 году французский аэронавт Дюпюи-Делькур высказал идею о возможности достижения полюса воздушным путем. В августе 1871 года в Антверпене выступил с докладом физик и химик Зильберман, в котором он подробно изложил свой план покорения Северного полюса. Французский ученый предлагал сначала отправиться к берегам Гренландии и там с борта судна стартовать на воздушном шаре. В марте следующего года на заседании Географического общества в Париже выступил французский воздухоплаватель Сивель. Как и Зильберман, Сивель предлагал проникнуть на корабле как можно дальше на север и затем, выждав благоприятного ветра, продолжить путь на аэростате. По плану Сивеля, воздушный шар, снаряжаемый к полюсу, должен был иметь объем 18 тысяч кубических метров. Проект Сивеля привлек большое внимание ученых и аэронавтов. Сивель и его единомышленник Кроче-Спинелли уже начали первые приготовления к задуманной экспедиции, но в апреле 1875 года жизнь их трагически оборвалась при подъеме в преддверие стратосферы на аэростате "Зенит" с открытой гондолой. В 1876 году, на полвека предвосхищая использование

авиации в ледовой разведке в Арктике, активно ратовал за воздушный шар австрийский полярный исследователь Пайер [5]. "Какое огромное значение имело бы применение аэростатов для плавания в арктических льдах!.. Без сомнения, всякий корабль, который применит это средство, извлечет из него большую пользу", - писал он. Пайер, однако, шел еще дальше, решительно утверждая: "Было бы полезно исключить всякие попытки достижения полюса... до тех пор, пока мы не окажемся в состоянии посылать туда вместо беспомощных морских судов суда воздушные", под которыми он подразумевал аэростаты. Особый интерес заслуживал проект, с которым выступил капитан Тайзон, участник американской полярной экспедиции на судне "Полярис". Он предлагал организовать международную экспедицию к полюсу с использованием сразу нескольких воздушных шаров, стартующих в одно и то же время, но в разных пунктах. О возможности достижения полюса воздушным путем высказывались в эти годы и другие исследователи и воздухоплаватели.

Первым, кому удалось на практике воплотить эту дерзкую мысль, был Андре и его товарищи Френкель и Стриндберг [6]. Но, увы, их смелая экспедиция не увенчалась успехом. Ценой жизни расплатились шведские аэронавты за свой подвиг - проникновение в глубь Арктики на крыльях ветра.

"Сочтут ли нас сумасшедшими или последуют нашему примеру? Не стану отрицать, что все мы испытываем горделивое чувство. Мы считаем, что спокойно можем принять смерть, сделав то, что мы сделали", - с сознанием исполненного долга делает Андре запись в дневнике в один из критических моментов полета.

Взволнованным рассказом об этом беспримерном путешествии к полюсу и начинает свое повествование об изучении и освоении Арктики с помощью летательных аппаратов известный итальянский полярный исследователь, конструктор и навигатор дирижаблей Умберто Нобиле. Не скрывая своего глубокого уважения и восхищения перед отважными аэронавтами, Нобиле вместе с тем заключает, что Андре и его спутники не могли иметь никаких шансов на удачу. Ибо, далеко опережая свое время, аэронавты пытались достичь цели, используя негодные средства.

"При свете современных достижений техники, когда воздушная аппаратура, самолеты и дирижабли, ледоколы, радио, наконец, подводные лодки служат могучим оружием для изучения Арктики и победы над полюсом, покажется странным и непонятным план Андре перелететь через полюс на воздушном шаре. В самом деле, не безумием ли было рисковать своей

жизнью и жизнью своих спутников для осуществления проекта, который с современной точки зрения может оказаться легкомысленным? Но такого характера соображения и часто протесты Приводились решительно при каждом смелом начинании. Соломон Андре и его спутники несомненно принадлежали к категории тех немногих людей, которые прокладывали новые пути", - писал об этом известный советский полярный исследователь Р.Л. Самойлович [7], сыгравший большую роль в личной судьбе автора книги и его товарищей - участников полета на дирижабле "Италия".

Бесследное исчезновение шведского аэростата и его экипажа (останки их были найдены лишь спустя тридцать три года, уже после экспедиции "Италии") не остановило дальнейших попыток достичь полюса воздушным путем. В первом десятилетии текущего века дважды снаряжал экспедиции к полюсу американец Вальтер Уэльман, используя для этого управляемый аэростат, снабженный двигателем внутреннего сгорания. Но и воздушный корабль Уэльмана был еще очень далек от совершенства.

Аэростат, родившийся двести лет назад, своим примером учил летать самолет. На страницах своей книги Нобиле подробно воспроизводит рассказ русского летчика Яна Нагурского [8] о первых в истории авиации полетах аэроплана за полярным кругом, у берегов Новой Земли. Нагурский впервые простер крылья самолета над Арктикой и таким образом явился пионером нового направления в полярных исследованиях - с использованием авиации.

Нагурский, однако, пошел еще дальше, утверждая: "Прошлые экспедиции, стремящиеся пройти Северный полюс, все неудачны, ибо плохо учитывались силы и энергия человека с тысячеверстным расстоянием, какое нужно преодолеть... Авиация как колоссально быстрый способ передвижения есть единственный способ для разрешения этой задачи".

Десять лет спустя после Нагурского организует воздушную полярную экспедицию Руал Амундсен [9]. Но достичь полюса ему не удастся. Самолеты той поры были еще слабы и ненадежны, чтобы одолеть все трудности великого перелета. Тогда-то и появляется мысль - направить к "вершине мира" один из новейших дирижаблей, создателем которого был Умберто Нобиле. Так родилась экспедиция, вошедшая в историю под именем трансполярной экспедиции Амундсена - Элсуорта [10] - Нобиле. Стартовав в Риме, дирижабль под командованием Нобиле после нескольких остановок на континенте и на Шпицбергене успешно достиг Северного полюса, пересек океан по ту сторону полюса и совершил посадку на побережье Северной

Америки. Это был триумф!

Двумя годами позже Нобиле снаряжает самостоятельную экспедицию на дирижабле "Италия". Но, как уже говорилось, на обратном пути, оказавшись в исключительно неблагоприятных метеорологических условиях, дирижабль сбился с курса и, не выдержав перегрузок, упал на льды.

И хотя Нобиле, как добросовестный и скрупулезный летописец начального этапа покорения Арктики с воздуха, практически не упускает из поля зрения ни одной хоть сколько-нибудь значительной экспедиции на летательных аппаратах в полярных просторах, история экспедиций 1926 и 1928 годов на дирижаблях "Норвегия" и "Италия", пилотируемых им лично, вновь оказывается в центре внимания автора книги. Это и понятно.

Драма "Италии", разыгравшаяся в Ледовитом океане, взволновала весь мир. По указанию Советского правительства на поиски и спасение потерпевших бедствие незамедлительно направились научно-исследовательское судно "Персей" [11], ледокольные пароходы "Седов" [12] и "Малыгин" [13] и ледокол "Красин", которому удалось пробиться к затерянным во льдах аэронавтам.

Чех Франтишек Бегоунек, входивший в состав экспедиции на дирижабле "Италия", так описал тот счастливый день (сам Нобиле, раненный при падении воздушного корабля, к этому времени уже был спасен шведскими летчиками). "...В 17 часов 5 минут [12 июля 1928 года. - А. Ч.] мы отчетливо услышали сирену "Красина". Никакая музыка в мире не казалась мне такой упоительной, как эти отдаленные звуки судовой сирены! Даже в тех случаях, когда недалеко от палатки со страшным грохотом сталкивались льдины, мы не выскакивали из нее с такой поспешностью, как в эту минуту!.. Нетерпеливо ожидая "Красина", все с восхищением стали следить, с какой легкостью могучий корабль сокрушает лед, который так долго держал нас в плену... Вместе с чувством радости я испытал большое удовлетворение от того, что именно русские спасают от неминуемой гибели большую часть уцелевших при катастрофе "Италии" членов ее экипажа. Я все время верил в помощь русских и обнадеживал товарищей. А ведь надменная итальянская военщина как в Риме, так и на "Читта ди Милано" ничего не смогла сделать для спасения своих соотечественников".

Помимо СССР спасательные экспедиции снарядили и выслали ряд других стран. На страницах своей книги Нобиле подробно воспроизводит ход поисково-спасательных работ, при этом не скрывая и не затушевывая правды о том, насколько беспечно

велась служба на "Читта ди Милано", базовом судне полярной экспедиции, какое циничное равнодушие и безжалостность по отношению к судьбе аэронавтов проявили официальные итальянские власти. Дело кончилось тем, что итальянское правительство запретило своим летчикам совершать поисковые полеты, отказалось от сотрудничества с красинцами.

В те дни в газетах и журналах всего мира много говорилось о гуманной миссии "Красина" и других советских судов. Шведская газета "Элесуданс постен" писала, например: "Русская экспедиция совершала свои подвиги без шума, спокойно и без жестов. В те дни мы смотрели на Россию, широко раскрыв от удивления глаза".

"Красин" и "Малыгин", крушившие встречные льды в своем благородном стремлении прийти на помощь потерпевшим бедствие, позволили преодолеть и преграды иного рода. Спасательные экспедиции, организованные Советским Союзом, их энергичные, мужественные и эффективные действия вызвали к ним глубокий интерес, сочувствие и искреннее восхищение мировой общественности. В ряде стран это привело к определенному повороту в отношении к молодому Советскому государству, успевшему отметить лишь десятую годовщину своего существования, и расширило брешь в кольце антисоветской блокады, еще существовавшей в те годы. ""Красину" удалось разбить много льда, еще разъединяющего СССР и Европу", - констатировала одна из английских газет. "Политический смысл той радости, с которой пролетариат мира реагировал на блестящие спасательные экспедиции ледокола "Красин", объясняется... сознанием превосходства научных и технических достижений социалистического государства", - выступая с взволнованной речью на конгрессе Коминтерна, проходившем в те дни, отмечал вождь немецких коммунистов Эрнст Тельман.

Поставив крест на судьбе аэронавтов, унесенных на дирижабле, давно ушло на юг судно "Читта ди Милано". Вслед за итальянцами прекращают работы шведская, финская, норвежская спасательные экспедиции. Арктика опустела. И только "Красин", несмотря на предложения итальянского правительства прекратить поиски, продолжал бороздить льды и воды Студеного моря, пока не надвинулась полярная ночь. Метеостанции мира слали грозные предупреждения: ледокол станет пленником льдов, если немедленно не покинет высокие широты.

"Красин" оставил Арктику последним. Поход "Красина" навеки вошел в летопись Арктики как образец мужества, отваги и бескорыстия советских людей. Героическому плаванию ледокола рукоплескал весь мир. Много теплых слов в адрес красинцев, в

адрес всех советских людей высказывает на страницах книги и сам Нобиле.

Вместе с тем следует отметить, что участие в спасательных экспедициях ледокольного парохода "Малыгин", других советских судов и самолетов отражено в книге явно недостаточно. Так, например, бесспорно большего внимания и более тонкой оценки заслуживают полеты на "Юнкерсе", предоставленном командованием Балтийского флота в распоряжение "Красина", под командованием Б.Г. Чухновского [14], который вместе со своими товарищами проявил не только рыцарскую храбрость, благородство, но и готовность пожертвовать собственной жизнью ради спасения других.

Важным итогом похода "Красина" и других советских судов явились также результаты научных исследований, которые велись во время поисково-спасательных работ. Помимо регулярных метеорологических, гидрологических, геофизических, биологических, ледовых наблюдений были осуществлены также важные океанологические исследования. Широкие научные исследования, сопровождавшие спасательные работы, с большой пользой осуществлялись также на других судах, действовавших под руководством Комитета помощи дирижаблю "Италия". Эти исследования имели исключительно важное научное и прикладное значение. Они позволили несколько по-иному представить динамику морских течений в данном регионе Арктики, сделать ряд важных практических и теоретических выводов. В конечном счете это в немалой степени активизировало регулярное движение судов по Северному морскому пути, что в свою очередь способствовало хозяйственному освоению северных и северо-восточных окраин страны, богатых природными ресурсами. Во время похода "Красина" со всей очевидностью восторжествовала идея адмирала С.О. Макарова [15], утверждавшего, что такие суда, как "Ермак" [16] (а "Красин" был улучшенным вариантом "Ермака"), вполне способны преодолевать полярные льды. Во время второго похода в поисках унесенных на дирижабле аэронавтов "Красин" достиг 81°47'. Столь далеко на север корабли еще никогда не заходили.

С воодушевлением и почетом встречали на родине как участников спасательных экспедиций, так и самих спасенных аэронавтов. И только для Нобиле возвращение в Италию обернулось нравственной пыткой. Оклеветанный стоявшими тогда у власти фашистскими главарями, лишенный возможности работать, он был обвинен во всех неудачах "Италии".

Особенно несправедливы и оскорбительны были обвинения в том, что Нобиле, спасая якобы свою жизнь, первым покинул

лагерь аэронавтов, когда на льдине приземлился самолет, пилотируемый шведским летчиком Лундборгом. Враги и ненавистники Нобиле до крайности предвзято отнеслись к его эвакуации, выдавая желаемое за сущее и начисто пренебрегая тем, что его вывоз со льдины был обусловлен приказом, полученным Лундборгом и в конкретных условиях поддержанным всеми обитателями красной палатки; тем, наконец, что Нобиле был серьезно ранен, физически истощен и ослаблен, не способен самостоятельно стоять на ногах.

"Мне не легко далось это решение. Мне труднее было решиться на то, чтобы лететь, нежели чтобы остаться. Но я убедил себя, что это мой прямой долг - послушаться Лундборга, утверждавшего, что меня ждут для организации поисков двух других групп, и я не смог взять на себя ответственность отказаться от этого. Я должен был лететь. На этом настаивали и все находившиеся в это время в красной палатке члены экспедиции..." - пишет Нобиле.

Обстоятельства сложились так, что Нобиле пришлось всю жизнь оправдываться в этом вынужденном, хотя, может быть, и опрометчивом решении. Нобиле полностью реабилитировали и сняли с него все обвинения лишь в 1966 году, когда отмечалось сорокалетие полета дирижабля "Норвегия". Однако в своей последней книге он снова возвращается к эпизоду со своей эвакуацией, воскрешая его во всех подробностях. Ищет себе моральную поддержку в изданной в 1969 году книге своего бывшего подчиненного, обитателя красной палатки Трояни, который отмечает: "Это явная ложь - говорить или подозревать, что он [Нобиле] первым покинул льдину для того, чтобы спасти собственную шкуру".

Спасаясь от гонений и травли, Нобиле вместе с дочерью Марией выехал в СССР, где вскоре возглавил конструкторское бюро, занимавшееся созданием первых советских дирижаблей. Один из сконструированных под его руководством воздушных кораблей, дирижабль "СССР В-6" ("Осоавиахим"), в 1936 году установил мировой рекорд длительности полета, продержавшись в воздухе непрерывно без заправки сто тридцать с половиной часов, в чем он значительно превзошел и дирижабли "Норвегия", "Италия", и знаменитый "LZ-127" ("Граф Цеппелин").

Много лет спустя в беседе с корреспондентом газеты "Паэзе сера" Умберто Нобиле скажет: "Я прожил в России пять лет. Это был один из самых счастливых периодов в моей жизни".

В заключение хотелось бы остановиться вот на чем. Нобиле разделял точку зрения многих зарубежных авторов своего времени, считавших, что ни Фредерик Кук [17], ни Роберт Пири

[18], ни Ричард Бэрд [19] не смогли достичь полюса. По его убеждению, Северный полюс первой в истории полярных исследований достигла экспедиция Амундсена - Элсуорта - Нобиле на дирижабле "Норвегия". Спустя два года там побывала экспедиция на "Италии". Какого бы мнения ни придерживаться, следующим шагом в покорении Северного полюса была посадка 21 мая 1937 года четырех советских самолетов, доставивших на "вершину мира" персонал дрейфующей станции "Северный полюс-1" и необходимое снаряжение. Следовательно, если согласиться с мнением Нобиле, первыми ступили на лед в районе Северного полюса граждане СССР - полярные летчики и папанинцы [20]! Вопреки мрачному прогнозу Амундсена, полагавшего, что ни одному самолету в мире никогда не удастся сесть на Северном полюсе, здесь приземлился четырехмоторный "СССР Н-170" М. Водопьянова [21], а вслед за ним - самолеты В. Молокова [22], А. Алексеева [23] и И. Мазурука [24].

Северный полюс продолжал манить к себе полярных исследователей...

Время неумолимо. Уже почти не осталось в живых никого из участников полярных экспедиций Нобиле и спасательных экспедиций. Давным-давно окончили свой век самолеты и корабли, отозвавшиеся на сигнал бедствия итальянских аэронавтов. Но еще до сих пор в строю свидетель тех волнующих дней прославленный ледокол, продолжающий нести вахту в суровой Арктике.

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Русанов Владимир Александрович (1875-1913?) - российский полярный исследователь. В 1907-1911 гг. совершил ряд экспедиций на Новую Землю. В 1912 г. руководил экспедицией на судне "Геркулес", пропавшей без вести. Следы ее пребывания на островах в Карском море обнаружены в 1934 г.

2. Брусилов Георгий Львович (1884-1914?) - российский исследователь Арктики, лейтенант флота. В 1910-1911 гг. - участник гидрографической экспедиции на судах "Таймыр" и "Вайгач". В 1912-1914 гг. - руководитель экспедиции на шхуне "Св. Анна", целью которой было пройти по Северному морскому пути из Атлантического в Тихий океан. Судьба экспедиции неизвестна.

3. Нобиле (Nobile) Умберто (1885-1978) - итальянский дирижаблестроитель, генерал. Командир дирижабля "Норвегия" в экспедиции Р. Амундсена (1926 г.), руководил итальянской экспедицией к Северному полюсу на дирижабле "Италия" (1928 г.). В 1932-1936 гг. работал в СССР, затем в США, в 1945 вернулся в Италию.

4. "Красин" - линейный ледокол Арктического флота СССР. Построен в 1917 г.; до 1927 г. назывался "Святогор", затем назван по имени Л.Б. Красина. Водоизмещение 10.800 т. В 1928 г. участвовал в спасении экспедиции У. Нобиле, в 1932-1935 гг. - в плаваниях и гидрологических исследованиях в Арктике. В 1941-1945 гг. проводил караваны судов в Арктике. В 1972 г. переоборудован в энергетическую плавбазу геологов с названием "Леонид Красин". В 1976 г. построен новый ледокол "Красин".

Красин Леонид Борисович (1870-1926) - политический деятель. Инженер. В 1903-1907 гг. - член ЦК РСДРП. В 1918 г. - член, Президент ВСНХ, нарком торговли и промышленности. В 1919 г. - нарком путей сообщения, член РВСР. С 1920 г. - нарком внешней торговли, одновременно полпред и торгпред в Великобритании (в 1924 г. во Франции).

5. Пайер (Payer) Юлиус (1842-1915) - австрийский полярный исследователь. В 1872-1874 гг. совместно с К. Вайпрехтом руководил экспедицией на судне "Тегетхоф", которая открыла Землю Франца-Иосифа (1873 г.).

6. Андре (Andree) Саломон Август (1854-1897) - шведский инженер, исследователь Арктики. В 1897 г. на воздушном шаре "Орел" с двумя спутниками вылетел со Шпицбергена к Северному полюсу; все участники экспедиции погибли. Останки членов экспедиции найдены в 1930 г. на о. Белый.

7. Самойлович, Рудольф Лазаревич - видный советский полярный исследователь, профессор, доктор географических наук. Основатель и первый директор Института по изучению Севера (ныне Арктический и антарктический научно-исследовательский институт - ААНИИ).

8. Нагурский Ян Иосифович (1888-1976) - военный и полярный летчик. По происхождению поляк. С 1909 г. в русской армии. В 1914 г. совершил на гидросамолете первые в Арктике полеты вдоль западного побережья Новой Земли. С 1919 г. - в Польше.

9. Амундсен (Amundsen) Руал (1872-1928) - норвежский полярный путешественник и исследователь. Первым прошел Северо-Западным проходом на судне "Йоа" от Гренландии к Аляске (1903-1906). Руководил экспедицией в Антарктику на судне "Фрам" (1910-1912). Первым достиг Южного полюса (14.12.1911). В 1918-1920 гг. прошел вдоль северных берегов Евразии на судне "Мод". В 1926 руководил первым перелетом через Северный полюс на дирижабле "Норвегия". Погиб вместе с экипажем самолета "Латам-47" в Баренцевом море во время поисков итальянской экспедиции У. Нобиле, ранее вылетевшей к Северному полюсу на дирижабле "Италия" и потерпевшей

крушение.

10. Элсуорт (Ellsworth) Линкольн (1880-1951) - американский исследователь Антарктиды, горный инженер, полярный летчик. В 1926 г. участник экспедиции Амундсена на дирижабле "Норвегия". В 1933-1939 гг. совершил ряд полетов на самолете во внутренние районы Антарктиды, в том числе первый трансантарктический перелет (1935 г.); открыл горы Этернити, хребет Сентинел и горы, которые назвал по имени своего отца Джона Элсуорта.

11. "Персей" - двухмачтовая деревянная шхуна, построена в СССР в 1922 г. для изучения морей Северного Ледовитого океана. Водоизмещение 550 т; 7 лабораторий. В 1923-1941 гг. совершила 84 рейса. Погибла в 1941 г. в Кольском заливе при бомбардировке немецко-фашистской авиацией.

12. "Георгий Седов" - ледокольный пароход, назван по имени Г.Я. Седова. Построен в 1909 г. Водоизмещение 3217 т. Участвовал в первой российской арктической экспедиции к устьям рек Обь и Енисей (1920 г.), в поисках экспедиции У. Нобиле (1928 г.), в плавании к Земле Франца-Иосифа (1929 г.), в экспедиции по исследованию Карского м. (1930 г., руководители О.Ю. Шмидт, В.Ю. Визе, капитан В.И. Воронин). В 1937-1940 гг. совершил дрейф через Центральный Арктический бассейн. В эксплуатации до 1967 г. В 1967 г. построен новый ледокол "Георгий Седов" водоизмещением около 6 тыс. т для гидрографических работ.

Седов Георгий Яковлевич (1877-1914) - российский гидрограф, полярный исследователь. В 1912 г. организовал экспедицию к Северному полюсу на судне "Св. Фока". Зимовал на Нов. Земле и Земле Франца-Иосифа. Пытался достигнуть полюса на собачьих упряжках. Умер близ о. Рудольфа.

13. "Малыгин" - российский ледокольный пароход. Построен в 1912 г.; водоизмещение 3200 т. Участвовал в поисках экспедиции У. Нобиле (1928 г.); в 1922-1939 гг. на "Малыгине" велись гидрологические исследования в Арктике. В 1937 г. ледокол дрейфовал во льдах вместе с "Георгием Седовым" и "Садко". Назван в честь С.Г. Малыгина. В 1940 г. ледокол снят с эксплуатации.

Малыгин Степан Гаврилович (1702-1764) - русский полярный исследователь, капитан-командор (1762 г.). Участник 2-й Камчатской экспедиции. В 1736-1737 гг. руководил описанием и составлением карты побережья Северного Ледовитого океана от реки Печора до реки Обь. Автор первого руководства по навигации на русском языке (1733 г.).

14. Чухновский Борис Григорьевич (1898-1975) - русский

полярный летчик. Участвовал в ледовой разведке Северного морского пути, в проводке морских судов. Совместно с Р.Л. Бартини создал дальний арктический самолетразведчик.

15. Макаров Степан Осипович (1848/49-1904) - российский флотоводец, океанограф, вице-адмирал (1896 г.). Руководитель двух кругосветных плаваний (в 1886-1889 гг. на "Витязе" и в 1894-1896 гг.). Выдвинул идею и руководил строительством ледокола "Ермак", на котором совершил арктическое плавание в 1899 и 1901 гг. Разработал тактику броненосного флота. Исследовал проблемы непотопляемости и живучести кораблей. В начале русско-японской войны командовал Тихоокеанской эскадрой в Порт-Артуре. Погиб на броненосце "Петропавловск", подорвавшемся на мине.

16. "Ермак" - первый в мире ледокол, способный форсировать тяжелые льды (Россия). Название по имени Ермака. Водоизмещение 8730 т. Построен в 1899 г. по идее и под руководством С.О. Макарова. Совершил первое плавание в Арктику (1899 г.; командир Макаров), достигнув 81°28' с. ш. Участвовал в Ледовом походе Балтийского флота 1918 г., в работах по эвакуации станции "Северный полюс-1" (1938 г.), в проводке судов через льды на Балтике (1941-1945 гг.). В эксплуатации до 1963 г.

17. Фредерик Кук (1865-1840) - американский полярный исследователь. Врач в экспедиции Р. Пири в Гренландию в конце XIX в.; врач бельгийской экспедиции в Антарктиду на судне "Belgica" (1897-1899 гг.), где он вместе с Р. Амундсеном (штурман) фактически спас членов экспедиции от гибели. В 1908 г. Ф. Кук, по его словам, дошел до Северного полюса, хотя и не смог представить убедительных доказательств этому. В последующем соперничестве за приоритет открытия полюса с Р. Пири оба проявили себя не лучшим образом. В 1920-х гг. Кук ввязался в спекуляцию нефтяными месторождениями, был обвинен в незаконных махинациях и осужден на 14 лет тюрьмы (отсидел семь). В 1936 г. Кук обращался в Американское географическое общество с просьбой пересмотреть его дело об открытии Северного полюса (безрезультатно). Написал книгу "Возвращение с полюса" (издана в США только в 1951 г.).

18. Пири (Peary) Роберт Эдвин (1856-1920) - американский полярный путешественник, адмирал (1911 г.). В 1892 и 1895 гг. пересек Гренландию. 6 апреля 1909 г. на собачьих упряжках достиг Северного полюса, хотя исчерпывающих доказательств этого не представил.

19. Бэрд (Берд) (Byrd) Ричард (1888-1957) - американский полярный исследователь, летчик, адмирал. Совершил первый

полет самолета над Антарктидой (1928 г.); в 1929 г. на самолете достиг Южного полюса. В 1928-1947 гг. под руководством Бэрда было осуществлено четыре крупных экспедиции в Антарктику, проведены сейсмологические, геологические и другие исследования, подтверждено наличие в Антарктиде крупных месторождений каменного угля. Бэрд пролетел над континентом около 180 тыс. км.

20. Папанин Иван Дмитриевич (1894-1986) - российский полярный исследователь, доктор географических наук, контр-адмирал (1943 г.), дважды Герой Советского Союза (1937, 1940 гг.). Возглавлял первую советскую дрейфующую станцию "СП-1" (1937-1938 гг.). Начальник Главсевморпути (1939-1946 гг.); начальник Отдела морских экспедиционных работ АН СССР (с 1951 г.). Автор книг "Жизнь на льдине" (1938 г.) и "Лед и пламень" (1977 г.).

21. Водопьянов Михаил Васильевич (1899-1980) - российский летчик, Герой Советского Союза (1934 г.), генерал-майор авиации (1943 г.). В 1934 г. - участник спасения экипажа парохода "Челюскин", в 1937 г. - воздушной экспедиции на Северный полюс. В Великую Отечественную войну командир авиационной дивизии.

22. Молоков Василий Сергеевич (1895-1982) - российский летчик, Герой Советского Союза (1934 г.), генерал-майор авиации (1940 г.). В 1934 г. участвовал в спасении экипажа парохода "Челюскин", в 1937 г. - участник воздушной экспедиции на Северный полюс. С 1938 г. - начальник Главного управления Гражданского воздушного флота. В Великую Отечественную войну командир авиационной дивизии.

23. Алексеев Анатолий Дмитриевич (1902-1974) - полярный летчик, Герой Советского Союза (1937 г.). Участник спасения экспедиции У. Нобиле (1928 г.) и воздушной экспедиции на Северный полюс (1937 г.).

24. Мазурук Илья Павлович (р. 1906) - российский полярный летчик, генерал-майор авиации (1946 г.), Герой Советского Союза (1937 г.). Участник первой (1937 г.) и многих других экспедиций на Северный полюс и полетов в Антарктиде.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ
ОТ "ОРЛА" - К "НОРВЕГИИ" И "ИТАЛИИ"

1. ПРОВОЗВЕСТНИКИ

Соломон Андре: человек и его дело. Полет "Орла". Переход во льдах. Ледовый дрейф. Вальтер Уэльман. Его личность и первые полярные путешествия. Воздушные экспедиции Уэльмана. Экспедиция 1909 года. Замысел Фердинанда Цеппелина

1.1. Соломон Андре: человек и его дело

История завоевания Северного полюса по воздуху началась с события, потрясшего весь мир, - экспедиции Андре, который первым попытался достичь полюса на воздушном шаре.

Соломон Август Андре родился 18 октября 1854 года в Швеции, в городе Гранна, расположенном в 270 километрах к юго-западу от Стокгольма. Его отец был фармацевтом, а мать происходила из старинной семьи протестантских священников. У него были две сестры и четыре брата. В 16 лет Андре потерял отца. На всю жизнь сохранил он горячую привязанность к матери. Сам он решил не вступать в брак.

В возрасте 20 лет Андре окончил Государственный технический университет в Стокгольме, затем несколько лет работал чертежником в механической мастерской. В 1876 году, когда ему исполнилось 22 года, он отправился в Америку, чтобы посетить Всемирную выставку в Филадельфии. Во время пребывания в Соединенных Штатах ему необходимо было зарабатывать на жизнь, и он обратился к шведскому генеральному консулу с просьбой помочь найти работу. Андре предложили место служащего в шведском отделе выставки, в обязанности которого входило следить за чистотой. Он охотно согласился, потому что эта работа позволяла ему подробнейшим образом осмотреть всю выставку. С тех пор, встречая на улице дворника, Андре всегда останавливался и глядел, как тот работает.

- Я хорошо знаю, что это за труд, еще с тех пор, как взял в руки метлу в Филадельфии, - говаривал он.

В Америке Андре впервые заинтересовался аэронавтикой. Во время прогулок пешком под влиянием одной популярной книги о законах, управляющих ветрами, у него возникла идея, что пассаты могут оказаться полезными для транспортировки больших пассажирских и грузовых аэростатов через Атлантику. Эта идея целиком захватила его и заставила искать знакомства с одним старым аэронавтом, который совершил сотни подъемов на воздушном шаре. От него Андре узнал, как строится аэростат и как он пилотируется. Однако подходящий случай для подъема на воздушном шаре представился ему лишь спустя несколько лет.

Вернувшись на родину после шести месяцев пребывания в Соединенных Штатах, Андре приобрел механическую мастерскую и начал работать в ней. Но дело не ладилось, и он оставил затею с мастерской. После этого Андре получил должность ассистента на кафедре физики в техническом университете, где он сам раньше учился.

В 1882 году Соединенные Штаты Америки и многие европейские страны основали в арктических районах четырнадцать станций для метеорологических и физических исследований [1]. Шведская станция обосновалась на одном из островов Шпицбергена. В ее составе был метеоролог профессор Нильс Экхольм, который четырнадцать лет спустя должен был принять участие в полярной экспедиции Андре, но затем отказался, решив, что аэростат не вполне безопасен. Вместе с ним на станции работал и Андре, до этого уже занимавшийся изучением атмосферного электричества.

Вернувшись в Стокгольм со Шпицбергена, Андре был назначен руководителем технического отдела в патентном бюро Бреветти. Он весьма успешно проработал там несколько лет, и в его отношении к делу уже тогда проявились характерные для него черты. В своих воспоминаниях Бреветти рассказывал, например, что, если Андре отдавали какое-либо распоряжение, так или иначе тормозившее его работу, он отвечал: "Да, конечно, но это требование невыполнимо, надо изменить его".

Андре весьма интересовался также и социальными вопросами. В возрасте 36 лет он был избран членом городского совета Стокгольма. Как член муниципалитета, он внес предложение сократить рабочий день с двенадцати до десяти часов для мужчин и до восьми часов - для женщин. Этого оказалось достаточно, чтобы Андре потерял пост, который он занимал в администрации муниципалитета.

За годы, которые Андре провел в патентном бюро, его интерес к аэродинамике возрос, как никогда. Весной 1893 года Фонд памяти Ларса Херта предложил ему необходимую сумму для покупки во Франции воздушного шара объемом более тысячи кубических метров. Его назвали "Свеа". 13 июля того же года "Свеа" впервые поднялся в воздух, стартовав со двора одной из казарм в Стокгольме. На этом шаре Андре совершил множество подъемов, во время которых он выполнял научные эксперименты.

16 марта 1894 года Андре выступил на заседании Шведского антропологического и географического общества, на котором присутствовал известный исследователь барон Норденшельд [2], прославившийся тем, что за пятнадцать лет до этого на корабле "Вега" совершил путешествие по северным морям. После

заседания Норденшельд предложил Андре обсудить вопрос, которым очень интересовался: нельзя ли в полярной экспедиции использовать привязной воздушный шар для топографических исследований?

Андре воспользовался случаем и рассказал о своей идее - достичь Северного полюса на воздушном шаре. Норденшельд с интересом выслушал его и посоветовал продолжать начатое дело.

Так родился проект, который в феврале 1895 года Андре изложил на памятной сессии Академии наук [3], а потом - на заседании Шведского антропологического и географического общества. Согласно своему замыслу, Андре намеревался достичь Северного полюса, полагаясь только на силу ветра. Но это могло произойти лишь в том почти невероятном случае, если бы ветер дул точно с юга, и притом достаточно продолжительное время.

Чтобы иметь возможность использовать ветер, дующий с других сторон, например юго-западный или юго-восточный, надо очень точно определить его направление по отношению к аэростату. Андре думал сделать это с помощью нескольких гайдропов [4] и системы парусов. Гайдропы, скользя по земле, своим трением тормозят движение аэростата, а паруса, поставленные под определенным углом, разворачивают его в нужном направлении [5].

Такую систему Андре опробовал во время подъема на аэростате "Свеа" 14 июля 1894 года. Результаты были хорошими: отклонение составило 27 градусов. Это оказалось даже больше, чем нужно, чтобы двигаться к северу при юго-юго-восточном или юго-юго-западном ветре.

Однако этот проект мог оказаться в корзине из-за отсутствия средств, если бы 10 мая Андре в патентном бюро Бреветти совершенно неожиданно не посетил Альфред Нобель, изобретатель динамита, который вручил ему 20 тысяч крон на организацию экспедиции. Это оказалось решающим. По примеру Нобеля король Швеции Оскар II предложил Андре 30 тысяч крон; столько же было пожертвовано бароном Диксоном. Не прошло и месяца после визита Нобеля, как была собрана вся необходимая сумма.

Воздушный шар, на котором должна была отправиться экспедиция, построили в 1896 году в мастерских Лашамбра в Париже. Верхнюю часть шара сделали из трехслойного китайского шелка, изнутри и снаружи покрытого лаком; нижнюю часть выполнили из двухслойного отлакированного шелка. Сначала аэростат имел сферическую форму, но затем, дабы увеличить его объем до 4800 кубических метров, что, по мнению Андре, было необходимо, в оболочку шара встроили центральный

отсек, придавший аэростату продолговатую форму. Воздушный шар назвали "Орлом".

Поверх оболочки шара натянули пеньковую сеть, смазанную вазелином. Снизу эта сеть была привязана сорока восемью веревками к кольцу. Над кольцом подвешивались корзины и мешки с продуктами и снаряжением.

Гондола, сплетенная из тростника и пенькового троса и покрытая снаружи брезентом, прикреплялась к кольцу шестью прочными канатами, соединенными между собой парусиновыми перепонками, чтобы люди, взобравшиеся на верх гондолы, не упали за борт от резкого толчка. Эти крепления, которые предусматривались как внутри, так и снаружи, пока что лежали в мешках вместе с инструментами. На уровне глаз располагались навигационные приборы. Внутри закрытой цилиндрической гондолы имелись три койки. Вверху ее был устроен входной люк. Веревочная лестница вела из гондолы к кольцу.

На "Орле" поставили три паруса: большой - в центре и два маленьких боковых общей площадью 75 квадратных метров. Они разворачивались вертикально, кренились по ветру, делая полный оборот вокруг оси воздушного шара. Канатов - гайдропов на "Орле" было три, их общая длина составляла тысячу метров, а вес - 850 килограммов.

Андре был убежден, что технические качества его аэростата, управляемого с помощью парусов и гайдропов на высоте 150-200 метров, позволят ему не только достичь полюса, но и пересечь его. Полет был намечен на лето 1896 года, отправление - с острова Данскёйа, расположенного северо-западнее Шпицбергена на широте 79°43'. Здесь, на северном берегу острова, в маленькой бухте, которая по имени судна, доставившего сюда людей и снаряжение, была названа бухтой Вирго, обосновалась база экспедиции.

Но когда "Орла" наконец подготовили к подъему, наступила уже вторая половина августа. Время было упущено, и полет пришлось отложить. Из шара выпустили газ, оболочку сложили и убрали в специальное помещение, построенное на острове.

В июле следующего года Андре, имевший в своем распоряжении помимо "Вирго" маленькую шведскую канонерку "Свенсксунд" под командованием графа Эренсварда, вернулся на остров Данскёйа, чтобы подготовиться снова к полету. Кроме Андре в экспедиции участвовали двадцатипятилетний физик Нильс Стриндберг и двадцатисемилетний инженер Кнут Хальмер Френкель. В резерве, на случай если с кем-нибудь из них произойдет что-то непредвиденное, находился лейтенант Сведенборг. На "Свенсксунде" прибыл также М.-А. Машюрон -

представитель фирмы, которая строила аэростат.

Подъем назначили на 11 июля 1897 года. Это было раньше, чем в прошлом году, но все же позднее, чем следовало.

Было 13 часов 43 минуты. "Орел" медленно поднялся на высоту 100 метров. Он парил над бухтой, в то время как гайдропы его волочились по воде. Вдруг шар начал снижаться. Казалось, что он вот-вот упадет в воду. Может быть, гайдропы зацепились за что-то в глубине моря? Сбросили балласт, и шар снова стал подниматься.

Вскоре аэростат, подхваченный ветром, скрылся из виду. Больше его уже никто не видел, и о судьбе "Орла" ничего не было известно многие годы. Дошли лишь отдельные весточки, отправленные в первые дни путешествия. Первое письмо принес голубь, один из тех тридцати шести, которых Андре разместил на борту аэростата в маленьких корзинках.

Бедные птахи, выпущенные в ледяной пустыне, где все было против них и где они не могли добыть себе никакой пищи, были обречены на гибель.

В ночь с 14 на 15 июля, на пятые сутки после отправления Андре с острова Данскёйа, норвежский корабль "Алкен" проходил севернее Шпицбергена, вблизи острова Фипса (80˚44' с. ш. и 20˚20' в. д.). И тут один из моряков увидел, что на верхушку мачты села какая-то странная птица, которую преследовали две полярные чайки. Он разбудил капитана и сообщил ему об этом. Капитан выстрелил и подбил птицу; она упала в море.

На корабле решили, что не стоит спускать шлюпку, чтобы ее подобрать. Но когда несколько позже "Алкен" встретился с другим рыболовным судном, кто-то сказал, что эта птица могла быть почтовым голубем, выпущенным Андре. Тогда капитан "Алкена" не колеблясь вернулся к тому месту, где упала птица, и спустил на воду две шлюпки, чтобы отыскать ее. Птицу нашли и убедились, что это был голубь. Бедная птаха, обессиленная от голода и усталости, спрятала голову под крыло. Под ее перьями был обнаружен миниатюрный футляр, в котором лежала обернутая в пергамент и пропитанная парафином записка.

"От полярной экспедиции Андре - газете "Афтенбладет", Стокгольм, 13 июля, 12 часов 30 минут пополудни, 82˚2' с. ш., 15˚5' в. д. Держим курс на восток, 10˚ к югу. На борту все в порядке. Это третье письмо, отправленное с голубем".

В течение двух лет ничего больше не было известно о полете "Орла". Но вот 14 мая 1899 года в Колла-фьорде, на северном побережье Исландии, был найден буек номер 7, сброшенный экспедицией Андре. На борту воздушного шара было двенадцать таких буйков. По форме они напоминали сосновую шишку и

состояли из нескольких пробковых дисков, обтянутых медной сеткой. Внутри помещалась герметически закрытая металлическая трубка, в которую вкладывалось письмо. Сброшенные на лед или в воду, буйки начинали дрейфовать, пока по воле случая их не находил кто-нибудь. Каждый буек весил 2,1 килограмма. Один буек, размером несколько больше других, был предназначен для полюса.

Буек номер 7, найденный в Колла-фьорде, путешествовал в море почти два года. С одной стороны он треснул, в медной сетке также была дыра, но металлическая трубка, находившаяся внутри, оказалась цела. Вскрыв ее, нашли письмо, в котором говорилось:

"Этот буек сброшен с воздушного шара Андре в 10 ч. 55 м. вечера по Гринвичу 11 июля 1897 года приблизительно на 82° широты и 25° восточной долготы от Гринвича. Мы парим в данное время на высоте 600 метров. All well [6]. Андре, Стриндберг, Френкель".

Другой буек, под номером 4, был обнаружен год спустя, 27 августа 1900 года, на побережье Финнмарка [7], в Норвегии, недалеко от Лёгслетена. Его нашла одна женщина, собиравшая на берегу обломки древесины, выброшенные морем.

В буйке было следующее сообщение.

"Буек № 4, первый, выброшенный 11 июля в 10 ч. вечера по Гринвичу.

Наше путешествие пока идет хорошо. Полет протекает приблизительно на высоте 250 метров в направлении сначала на север, 10° к югу, но позднее на север, 45° к востоку. В 16 ч. 40 м. по Гринвичу было отправлено четыре почтовых голубя. Они полетели на запад. Мы сейчас находимся надо льдами, которые сильно разбиты по всем направлениям. Прекрасная погода. Состояние духа превосходное. Андре, Стриндберг, Френкель. Летим над облаками с 7 ч. 45 м. по Гринвичу".

Другой буек, тот большой, который Андре предназначал для полюса, был обнаружен 11 сентября 1899 года на северном берегу Земли Короля Карла. В нем не оказалось никакого письма. Буек был довольно сильно поврежден: медная сетка с одной стороны оказалась разорванной, внутри осталось лишь несколько сломанных пробковых кругов.

Это все, что было известно об экспедиции Андре до 1900 года. Затем целых тридцать лет длилось полное молчание.

Летом 1930 года норвежское промысловое судно "Братваг" вышло из Олесунна в научную экспедицию к Земле Франца-Иосифа. По чистой случайности корабль пристал к юго-западной оконечности острова Белый [8], где и были обнаружены следы

зимнего лагеря. Того самого, где провели свои последние дни Андре, Стриндберг и Френкель.

Вместе с останками трех аэронавтов были найдены документы, которые позволили восстановить картину полета и драматического перехода во льдах: это обширный дневник Андре и бортовой журнал, в который Стриндберг заносил свои астрономические наблюдения и различные заметки. Все это было бережно собрано и отправлено на родину аэронавтов. Перед тем как покинуть остров, руководитель экспедиции на "Братваге" доктор Гуннар Хорн в том месте, где нашли останки Андре и его товарищей, воздвиг пирамидку из камней. На вершину ее он поместил бутылку с запиской, в которой по-норвежски и по-английски было написано:

"На этом месте норвежская экспедиция, следовавшая на моторном боте "Братваг" из Олесунна к Земле Франца-Иосифа, шкипер Педер Элиасен, обнаружила останки шведской экспедиции Андре. Остров Белый, 6 августа 1930 года. Гуннар Хорн".

1.2. Полет "Орла"

Дневники Андре и записи Стриндберга, найденные спустя тридцать три года, позволили узнать, что же случилось с экспедицией после отлета "Орла". Эти материалы были опубликованы Шведским антропологическим и географическим обществом в книге "На "Орле" к полюсу". В том же 1930 году эта книга была выпущена итальянским издательством "Мондадори". Мы предлагаем небольшие отрывки из нее [9], которые дополним комментариями.

"Орел" поднялся в воздух с острова Данскёйа 11 июля 1897 года, в 13 часов 43 минуты. При инциденте, происшедшем в момент старта, когда с земли было видно, что аэростат, едва набрав высоту, стал падать и почти коснулся гондолой воды, аэронавты сбросили 207 килограммов балласта, а потом еще 230 килограммов, что облегчило аэростат, но при этом были потеряны нижние концы гайдропов. Сбросив груз, шар поднялся на высоту 600 метров, после чего наступил период свободного парения, который, без сомнения, был единственным счастливым периодом полета.

В это время полет проходил в основном на высоте 500 метров, хотя иногда шар поднимался до семисотметровой отметки. Лишь дважды он терял высоту. В первый раз, когда пролетал над Фуглесангеном, где с земли видели шар, который скоро скрылся в облаках. Из-за охлаждения аэростат снизился настолько, что коснулся воды концами гайдропов, но, пройдя сквозь облака, шар снова стал набирать высоту и поднялся до 480

метров.

Во второй раз аэростат снизился в 17 часов 36 минут, вероятно, потому, что вошел в густую полосу тумана. На этот раз он опустился над льдинами до 240 метров. С этой высоты выпустили первую четверку почтовых голубей. Пунктом их назначения был Стокгольм. Аэронавты видели, как они полетели на запад, но ни один из них не достиг цели.

Примерно через час туман рассеялся, и "Орел" вновь поднялся на высоту 600 метров. В 19 часов 35 минут шар пролетел над длинной грядой облаков, сквозь которые видно было скованное льдом море. В 20 часов 40 минут Стриндберг не без юмора записал:

"Высота - 680 м. Время от времени сквозь облака виднеется лед. У нас сейчас такой чудесный горизонтальный полет, что жаль дышать, потому что это облегчает шар. А мы-то с Френкелем только что плюнули вниз..."

Но вскоре аэростат начинает терять высоту. В 21 час 52 минуты "Орел" опускается до 500 метров и касается верхней кромки облаков. Чтобы задержать снижение, сбрасывается балласт. В 22 часа 40 минут аэронавты выпускают буй номер 7. Полчаса спустя "Орел" находится на высоте 460 метров. В 23 часа 55 минут Стриндбергу кажется, что он видит на востоке воду и льды; на самом деле это было скопление кучевых облаков, в тень которых "Орел" входит в первые минуты после полуночи с 11 на 12 июля. Резкий переход от солнечного излучения к холодной влажности ночи оказался очень чувствительным для шара, и он стал быстро терять высоту. Окончательно снижение удается задержать с помощью волочившихся по льду гайдропов.

Так закончилось свободное парение, которое продолжалось 10 часов 29 минут. Поток воздуха, двигавшийся со скоростью 40 километров в час, перенес аэростат на 400 километров к северо-востоку от острова Данскёйа.

Начался полет, при котором аэростат был словно привязан к земле; он проходил на высоте от 20 до 100 метров. Так продолжалось 55 часов 4 минуты. За все это время гайдропы ни разу не оторвались от земли. Эта вторая, и последняя, фаза полета была очень тяжелой, она в полной мере показала, сколь ошибочна была идея управлять таким образом шаром, поддерживая его на высоте 150-200 метров. Совершенно очевидно, что Андре умолчал о самых серьезных опасностях этого полета в тумане да еще ниже облаков. Несмотря на все усилия, невозможно было идти заданным курсом с помощью парусов: дождь, иней и лед делали оболочку шара все тяжелее, приходилось часто сбрасывать балласт, и тем не менее гондола не

раз ударяется о лед.

В первые часы ночи с 11 на 12 июля "Орел" двигался на запад на высоте 35 метров со скоростью примерно 0,4 метра в секунду. В это время Андре нес вахту один, Френкель и Стриндберг отдыхали. В 4 часа 50 минут Андре записал: "Туман понемногу рассеивается, и шар заметно поднимается".

С подъемом шара удары гондолы о "землю" на время прекратились. "Орел" плавно двигался вперед, паря в светлой полярной ночи, и Андре, видимо, в состоянии эйфории так описывает свои ощущения: "Это путешествие в ночи восхитительно, в том нет сомнения. Я дрожу от холода, но не хочу будить моих товарищей. Им необходимо отдохнуть".

Но эйфория быстро проходит. В 6 часов 18 минут все небо затягивается тучами, и шар, отяжелевший из-за инея или, может быть, из-за льда, быстро опускается на пятнадцати - двадцатиметровую высоту, двигаясь на запад со скоростью 1,4 метра в секунду; это движение несколько напоминает свободный полет. В 6 часов 50 минут шар остановился и повис над ледяной пустыней. Через полчаса он снова тронулся в путь, возобновив полет на запад.

В 10 часов 10 минут Стриндберг отметил, что солнце проглядывает сквозь туман и поднимается выше. В 11 часов 13 минут выпустили почтовых голубей. "Один из них, - пишет Стриндберг, - тщетно пытался сесть на гайдроп. Другие покружили немного, двое опустились на лед. Затем они исчезли в тумане". Эти голуби также не добрались до места назначения.

Положение осложнилось во второй половине дня. В 12 часов 15 минут небольшой дождь заставил шар снова опуститься до высоты 35 метров. Солнце, которое прежде время от времени проглядывало сквозь облака и прогревало оболочку шара, благодаря чему он поднимался вверх, теперь совсем исчезло. Аэростат увеличил свой вес и стал опускаться. Возобновились сильные удары гондолы о лед. Чтобы избежать их, стали сбрасывать в качестве балласта кое-что из снаряжения, без которого можно было как-то обойтись, а потом и пакеты с медикаментами и продовольствием.

В 13 часов 10 минут гондола находится на высоте 35 метров. Но аэростат продолжает снижаться, и Стриндберг отмечает, что гондола дважды ударилась о "землю". Десять минут спустя, чтобы облегчить шар, сбросили мотки гайдропов, 25 килограммов песка и якорь, но этого оказалось недостаточно, чтобы поднять гондолу. В 17 часов сбрасывают вместо балласта большой буй, который Андре предназначал для полюса. Эта жертва показывает, насколько тяжелым было положение на борту аэростата.

Между 17 и 18 часами Андре отмечает восемь ударов, которые произошли в течение получаса, и с горечью записывает: "Хоть бы поесть спокойно".

"18 часов 13 минут, два туше за полчаса".

19 часов 25 минут. Туман сгущается, теперь удары ("туше", или "штемпелевание", как их называет Андре) следуют каждые пять минут. Удары и толчки о лед все учащаются.

"21.35. Туман густой по-прежнему...

21.45. Туше каждую минуту, задеваем землю и штемпелюем через каждые 50 метров.

В 22.53 шар остановился при скорости ветра 4,5 метра в секунду...

23.45. Отовсюду капает, и шар сильно отяжелел".

Далее Андре пишет:

"Хотя мы могли бы сбросить балласт и ветер, может быть, отнес бы нас к Гренландии, мы все же решили удовольствоваться стоянием на месте. Нам сегодня пришлось сбросить много балласта и не удалось заснуть или вообще отдохнуть из-за досадных толчков, и нас едва ли хватило бы надолго. Все трое мы должны отдохнуть, и я отправил Стриндб. и Фр. спать в 23 часа 20 минут. Думаю дать им поспать до 6 или 7 часов, если смогу продержаться на вахте до этого времени. Потом попробую отдохнуть сам...

Довольно-таки странное чувство, - продолжает Андре, - парить вот так над Полярным морем. Первым пролетать здесь на воздушном шаре. Скоро ли появятся у нас последователи? Сочтут ли нас сумасшедшими или последуют нашему примеру? Не стану отрицать, что все трое мы испытываем горделивое чувство. Мы считаем, что спокойно можем принять смерть, сделав то, что мы сделали. Уж не происходит ли все это от чрезмерно сильного чувства индивидуальности, которое не смогло примириться с тем, что будешь жить и умрешь заурядным человеком, позабытым грядущими поколениями? Что это честолюбие?"

Всю ночь с 12 на 13 июля аэростат оставался на одном месте. В 2 часа 8 минут Андре делает следующую запись.

"Шар раскачивается, снует, беспрестанно поднимается и опускается. Он стремится вдаль, но не может, потому что ветер сейчас всего 2,1 м/сек".

Причина, однако, была не в этом. Позже ветер усилился до 3,6 метра в секунду, но "Орел" по-прежнему оставался на месте, потому что один из гайдропов зажало во льдах.

В 14 часов путешественники выпустили еще одну четверку почтовых голубей. Уже в третий раз после того, как Андре и его товарищи покинули остров Данскёйа, посылают они этих милых

почтальонов. Сначала голуби устраиваются на кольце для инструментов и на гайдропах, потом улетают. Одного из них и подобрал "Алкен" два дня спустя.

В десятом часу вечера 13 июля Андре делает последнюю попытку использовать парус.

"Паруса стоят теперь против ветра. Они отлично держат и ускоряют полет. Все вместе прямо великолепно".

Затем появляется следующая запись.

"22 ч. 41 м., в 30 метрах прямо под нами огромный белый медведь. Он уклонился от гайдропа и, выбравшись на лед, побежал вперевалку...

Сквозь туман кажется, будто лед и вода поднимаются у горизонта, и вода тогда до иллюзии похожа на землю. Это много раз обманывало меня.

23 часа. Лед ровный и красивый. Он, наверное, не имеет и локтя толщины..."

В седьмом часу вечера 14 июля следует последняя запись Андре о полете "Орла": "Шар стал набирать высоту..." Однако он не сообщил о том, что послужило причиной неожиданного подъема шара, скорее всего нагрело газ показавшееся солнце. Но после того как почти весь балласт был истрачен во время трудного, изнурительного плавания под облаками, Андре не мог уже серьезно рассчитывать на возобновление свободного полета на большой высоте.

В 6 часов 29 минут Андре не колеблясь открывает два клапана, и шар опять низко опускается над льдами. Андре понимал, конечно, что от полета под облаками тоже ничего хорошего ждать не приходится. После печального опыта, который уже имелся у аэронавтов, продолжать такой полет было бы безумием. Поэтому Андре отдает приказ бросить якорь на лед и всем покинуть гондолу. Это произошло 14 июля в 8 часов 11 минут вечера. Полет "Орла" был закончен.

Полет "на привязи" на низкой высоте продолжался 55 часов 4 минуты, но фактически шар находился в движении только 41 час, так как трижды останавливался в пути: или из-за безветрия, или из-за того, что гайдропы застревали во льдах.

В целом весь полет от острова Данскёйа продолжался 65 часов 33 минуты. Посадка произошла в точке с координатами 82°56' с. ш. и 29°52' в. д. от Гринвича, всего лишь в 90 километрах к северо-северо-востоку от того места, где ранее закончился свободный полет аэростата.

Приземление было благополучным. Тут же без промедления выгрузили все, что находилось на борту аэростата; не забыли и голубей. Утром следующего дня Андре написал: "Мы решили

покинуть то место, где сейчас находимся". Но его мысли не могли оторваться от перипетий полета "на привязи", который принес столько невзгод. И он продолжает:

"Воздух все время был очень влажным, изморось переходила в мелкий дождь, поэтому столько льда скапливалось на оболочке шара". И еще: "Полярный лед изнашивал гайдропы сильнее, чем мы ожидали".

1.3. Переход во льдах

Итак, три человека намеревались отправиться к мысу Флора на южном берегу Земли Франца-Иосифа, где был устроен склад снаряжения и продовольствия экспедиции.

Андре готовился к этому переходу, и на борту "Орла" было все необходимое: трое небольших саней, лодка из водонепроницаемой ткани, спальный мешок и другое снаряжение. Провизии было взято на шесть месяцев, но часть ее, около 200 килограммов, сбросили в пути вместо балласта. Однако и того, что осталось, было достаточно, чтобы добраться до мыса Флора. Нельзя, впрочем, сказать с уверенностью, что продукты были подобраны правильно. Пеммикана [10], например, классического продукта питания в полярных экспедициях, рекомендованного Нансеном [11], было не более трех килограммов, в то время как изобиловали банки с сардинами и паштеты из печени. Сани были маленькие, но тяжело груженные, на каждых - до 150 килограммов. Поэтому приходилось впрягаться в них втроем и перевозить по очереди, возвращаясь назад за теми, что остались.

Вечером 22 июля отправились в путь. Перед этим Стриндберг написал в письме к своей невесте:

"Да, теперь твой Нильс знает, что значит странствовать по арктическим льдам. При выступлении нас постигла маленькая неудача. Когда мы стали перебираться с нашей льдины с первыми санями, они накренились и свалились в воду. С большим трудом нам удалось их вытащить. Я стоял по колено в воде и держал сани, чтобы они не затонули. Андре и Френкель перебрались на другую льдину, и вдруг мы как-то ухитрились поднять сани, но мой мешок, лежавший на санях, промок насквозь. А в нем у меня все твои письма и портрет! Ведь они будут самым дорогим моим сокровищем в эту зиму. Да, дорогая, чего только ты не передумаешь в эту зиму! Это единственное, что меня беспокоит. Так вот, после того, как мы подняли сани, нам пришлось полавировать между льдинами, разделенными трещинами и полыньями. Справились мы с этим, подталкивая льдину, чтобы она подплыла к другой. Если льдина была большой, то дело, разумеется, подвигалось медленно. Под конец мы пришли на большое ледяное поле и тащились по нему с санями два-три

километра. Сейчас мы остановились лагерем у живописной ледяной глыбы и разбили палатку. В палатке у нас спальный мешок, и мы спим в нем все трое рядом. В тесноте, но не в обиде. Да, много есть о чем написать, но надо спать. Покойной ночи!"

24 июля в новом лагере он продолжает.

"Только что сделали привал. В течение десяти часов мы мучились с санями. По правде сказать, я страшно устал, но не могу не поболтать с тобой немножко. Прежде всего поздравляю тебя! Ведь сегодня день твоего рождения. Ах, как я хотел бы иметь возможность рассказать тебе, что я чувствую себя превосходно и что за нас совершенно нечего беспокоиться. Мы, конечно, понемножку доберемся домой..."

И немного дальше:

"Да, так вот, мы остановились на ночевку на открытом месте, кругом лед, куда ни посмотришь, лед. Ты видела на нансеновских снимках, что представляет собой этот лед. Нагромождения, валы, полыньи и трещины, сменяющиеся тающим льдом, вечное однообразие. Сейчас идет снежок, но по крайней мере тихо и не особенно холодно (-0,8°). Дома у вас, вероятно, более приятная летняя погода.

Да, странно подумать, что даже и к будущему твоему дню рождения нам, пожалуй, не удастся быть дома. И может быть, нам придется зазимовать еще на год. Это пока неизвестно. Мы продвигаемся вперед так медленно, что, может быть, и не дойдем до мыса Флора этой зимой и должны будем, как Нансен, зимовать в снежной норе. Бедная, милая Анна, как ты будешь огорчена, если мы не вернемся будущей осенью. И можешь мне поверить, что я тоже терзаюсь этой мыслью, не за себя, потому что мне ничего не стоит помучиться, лишь бы когда-нибудь вернуться домой".

Он же некоторое время спустя:

"В 4 часа 30 минут вечера отправились в путь и мучились и бились со своими тяжелыми санями четыре с половиной часа. Погода ненастная: мокрый снег, туман. Но настроение у нас хорошее. Весь день вели очень приятные разговоры. Андре рассказывал о своих приключениях, как он попал в бюро патентов и т.д. Френкель и Андре ушли вперед, на разведку. Я остался при санях и вот сижу и пишу тебе. Да, сейчас у вас дома ужинают, и день для тебя прошел так же приятно и интересно, как для меня. Здесь все дни похожи один на другой. Тащим сани, едим и спим. Самый приятный час наступает, когда ложишься спать и позволяешь мыслям уноситься к лучшим и более счастливым временам, но ближайшая цель теперь - это место нашей зимовки. Мы надеемся устроиться получше. Вот они уже возвращаются, и

надо опять приниматься за каторжную работу с санями".

После изнурительного тринадцатидневного перехода по дрейфующим льдам аэронавты оказались в районе с координатами 82°17', то есть примерно на полградуса южнее того места, где они приземлились, и 29°43' в. д. - чуть западнее того пункта, откуда они отправились в свой поход на восток. Убедившись в невозможности достичь Земли Франца-Иосифа, Андре и его товарищи решили изменить курс и направиться на юго-запад, чтобы добраться до Семи [так] островов в северной части Шпицбергена, где находился второй склад с продовольствием. Они вышли в новом направлении вечером 4 августа, но переход день ото дня становился все труднее. В довершение всего людей начинают преследовать недомогания. После долгих дней пути, теряя последние силы, аэронавты признают себя побежденными.

Андре заносит в дневник:

"Со времени моей последней записи в дневнике многое изменилось. Мы продвигались вперед с санями в обычном порядке, но в конце концов оказалось, что и свойства свежевыпавшего снега не позволяют нам двигаться с достаточной быстротой. Ф. по-прежнему не мог везти саней из-за больной ноги, и это вынуждало С-га и меня по очереди возвращаться и перетаскивать его сани. У С-га одна нога тоже не в порядке. Медвежье мясо подходило к концу, а переходы между льдинами становятся все труднее из-за зыбкого, неустойчивого ледяного месива. Но самое главное, мы обнаружили, что течение и ветер неудержимо относят нас в район между Северо-Восточной Землей и Землей Франца-Иосифа и что у нас нет ни малейшего шанса добраться до Северо-Восточной Земли. И вот в ночь с 12 на 13 сент., когда нам, кроме того, пришлось стоять на месте из-за сильного северо-западного ветра, мы наконец признали необходимым примириться с неизбежностью, т.е. с зимовкой во льдах. Положение наше не из блестящих..."

1.4. Ледовый дрейф

Льдина, на которой Андре и его товарищи вначале разбили лагерь, оказалась слишком тонкой. Надо было срочно искать другую, более толстую и прочную. Они нашли ее неподалеку и перенесли палатку. Тем временем продолжался их дрейф к югу.

Андре заносит очередную запись в своем дневнике:

"Нога у Ф-ля заживает; он окончательно поправится не раньше чем через две недели. У С-га тоже болят ноги. Я наладил сачок для ловли планктона или чего другого, что окажется в воде. Посмотрим, что из этого выйдет. Удачный результат этой попытки может несколько улучшить наше тяжелое положение.

Настроение у нас хорошее, хотя смех и шутка не принадлежат к явлениям обычным. Мои молодые товарищи держатся крепче, чем я ожидал. Поддержанию в нас мужества существенно содействует то обстоятельство, что за последние дни мы так быстро дрейфуем к югу. 12 сент. мы находились на 81°21' шир., а 15-го благодаря сильному северо-западному ветру - отдрейфовали до 80°45'".

Итак, в результате дрейфа они оказались на более южных широтах. 15 сентября на расстоянии нескольких десятков километров от лагеря показалась земля. Это был остров Белый.

"О попытке высадиться там не могло быть и речи, потому что остров, по-видимому, состоит из одной ледяной глыбы, окаймленной глетчером [12]".

Чтобы продолжать свой дрейф с бульшими удобствами, Андре и его товарищи построили хижину из льда. Работы велись под руководством Стриндберга. Размеры ледяного домика - 5,75 на 3,50 метра. Стены возводились из ледяных блоков, положенных один на другой. Потом их облили водой, которая, застыв, как цемент, скрепила ледяные блоки.

18 сентября погода была прекрасная, и работа шла весело. В тот день отмечалась двадцать третья годовщина вступления на престол шведского короля Оскара II. Андре и его товарищи отпраздновали это событие торжественным банкетом с вином. Провозглашались тосты и здравицы в честь короля, зимовщики спели национальный гимн.

"Мы подняли шведский флаг и закончили день торжественным пиром. Настроение было самое наилучшее, и мы легли спать сытые и довольные", пишет Андре.

В течение всего этого дня был виден остров Белый, они дрейфовали вдоль его восточного берега.

В последующие дни им удалось увеличить свои продовольственные запасы, убив двух тюленей, моржа и медведя. Это была удача!

Но 20 сентября Андре пишет:

"Погода в последние два дня была очень приятная, зато не обошлось без того, что между нами обнаружились признаки начинающихся раздоров. Я все же надеюсь, что это семя не прорастет и не разовьется".

Раньше никаких размолвок между членами экспедиции не было. Мы не знаем причины, которая испортила отношения между тремя людьми, но сохранить душевное спокойствие в такой трудной ситуации, как у них, было непросто.

Вечером 28 сентября зимовщики перебрались в ледяную хижину, которую торжественно окрестили "Дом". Там все трое ночевали и вели себя, по словам Андре, сдержанно. Тем временем

продолжались работы по благоустройству хижины; предполагалось, что она будет окончательно готова на следующий день. Но утром 2 октября произошло ужасное событие:

"2-го в половине 6-го утра мы услышали треск и гром, и в хижину ворвалась вода, а когда мы выскочили наружу, оказалось, что наша большая прекрасная льдина раскололась на несколько мелких льдин и что одна из трещин, расколовших ее, пришлась как раз у стены хижины. Оставшаяся нам часть льдины имела в диаметре всего 24 метра... Это внесло очень крупные изменения в наше положение и наши виды на будущее. Хижина и льдина не могли больше служить нам приютом..."

Однако люди вынуждены были оставаться там еще несколько дней. Только 5 октября они покинули то, что осталось от льдины, и перебрались на отлогое побережье острова Белый, в юго-западной его части. Это было то место, где "Братваг" позднее обнаружил остатки лагеря. Сейчас оно называется Андренест. Палатка стояла в 200 метрах от берега.

Немногое известно о событиях, происшедших после того, как люди перенесли сюда свои вещи. Последняя запись, сделанная Стриндбергом, датирована 17 октября. Но нет никаких сообщений о том, что же случилось между 5 и 17 октября. Известно только, что первым умер Стриндберг. Товарищи похоронили его в узкой расселине между скалами. Мы не знаем, когда именно он умер. Не знаем и то, насколько пережили его Андре и Френкель. Они умерли один возле другого - мертвые лежали рядом. Причиной их смерти не был голод, так как многое указывало на то, что продуктов у них оставалось еще достаточно. Кроме того, у них было ружье и патроны.

Члены экипажа "Братвага" утверждали, что одежда их не годилась для полярной зимы. "Они заснули, и холод прикончил их", - сказал кто-то из команды корабля [13, 14].

Я привожу здесь описание лагеря, каким увидели его люди с "Братвага".

"Лагерь находился у северо-западной стороны скалы. Когда Андре пришел сюда со своими спутниками, здесь, по-видимому, снега не было. Теперь перед скалой находилось большое снежное поле, нанесенное ветром.

На снегу, в нескольких метрах от голой скалы, лежала в наклонном положении лодка, зарывшись в лед бортом, обращенным к востоку. Лодка была наполнена всевозможными предметами экспедиционного снаряжения, причем было очевидно, что в поклаже рылись медведи. В том конце лодки, который был ближе к морю, оказалась пачка книг. Мы увидели,

что это были навигационные и тригонометрические таблицы, какой-то шведский научный труд и, по-видимому, много разных других книг, которые пока мы не решались открывать из боязни что-нибудь попортить.

Из других вещей мы заметили: два дробовика, анемометр, алюминиевые коробки, клубки веревок, корзину с различными швейными принадлежностями, одежду, теодолит, гарпуны, молоток, напильник, лодочный багор из латуни, а также остатки костей белого медведя...

Метрах в десяти от лодки лежал труп человека. Он весь вмерз в лед, но находился в самом естественном положении. На ногах его были надеты снежные ботинки. Кругом валялись лоскутья одежды [15].

Мы осторожно расстегнули куртку и на внутренней стороне ее, на спине, увидели большую вышитую монограмму "А", из чего заключили, что перед нами останки Андре. Во внутреннем кармане мы нашли дневник, в котором, насколько можно было судить, было написано только несколько страниц. В том же кармане лежали карандаш и шагомер. Неподалеку от Андре лежало ружье со стволом, ушедшим в снег так, что виднелся только приклад.

У верхнего края одежды лежал примус. Когда мы накачали примус, керосин потек сквозь горелку узенькой струйкой, вентиль сбоку тоже оказался в порядке. Мы его слегка подвинтили и услышали, как побежал керосин. Если бы нам нужно было бы что-нибудь вскипятить, то можно было бы воспользоваться тридцатитрехлетним примусом Андре..."

В стороне от Андре нашел покой Френкель. Отдельно, в узкой расселине среди скал, была найдена могила Стриндберга.

Где-то в далеком мире люди с беспокойством спрашивали о судьбе Андре и его товарищей, их родные с тревогой ждали хоть каких-нибудь вестей из ледового моря... А на острове, над лагерем полярной экспедиции Андре, к которой устремлялись взоры всего мира, бушуют снежные бури, в безмолвии ночей над искрящимся льдом полыхают северные сияния... Но ни снежные бури, ни ужасный холод уже не принесут им страданий - Андре, Стриндберг и Френкель спят вечным сном.

В одном из карманов костюма Андре нашли портмоне, в котором находился золотой медальон в форме сердца. На одной стороне его имелась монограмма "NS" (Нильс Стриндберг), а внутри - портрет "маленькой Анны" и прядь ее волос...

Так закончилось героическое и трагическое путешествие трех отважных шведов, которые первыми в мире попытались проникнуть в полярные районы воздушным путем. Идея Андре

достичь полюса на аэростате, влекомом ветром, являлась очень смелой. Но в том виде, как она была задумана и осуществлена, эта идея не могла принести успеха, так как слишком многое здесь было предоставлено воле случая.

Шар, управляемый парусами и гайдропами, еще мог бы двигаться заданным курсом в апреле, когда туманы над Полярным морем [16] очень редки. Но такой шар, конечно, не годился в разгар лета, когда дни без тумана можно буквально пересчитать по пальцам. Даже при низкой температуре апреля подъемная сила шара, прогретого солнцем, была бы выше, чем при июньских туманах.

Однако если бы Андре отказался от своей системы управления аэростатом и ограничился бы только свободным полетом на больших высотах, то даже в июле при сильном ветре, который в день отлета дул с юго-запада (со скоростью 9-20 метров в секунду), шар продвинулся бы гораздо дальше 83° с. ш., где окончился его полет.

"Орел" был очень большой и хорошо построенный аэростат. Утечка водорода из его оболочки была довольно незначительной. Испытания, проведенные на земле перед вылетом с острова Данскёйа, показали, что за сутки шар теряет не более 84 килограммов подъемной силы. Уменьшение ее за пять-шесть дней полета не превысило бы 500 килограммов, что легко компенсировалось бы сброшенным балластом.

Во всяком случае, если бы "Орел" и не достиг полюса, он мог бы установить рекорд дальности в северных широтах и исследовать обширные районы Полярного моря. Раньше или позже ветер изменил бы направление, задув с высоких широт, и тогда "Орел" мог бы вернуться назад и, возможно, совершил бы посадку на твердой земле - на одном из островов Шпицбергена или Земли Франца-Иосифа. Тогда можно было бы избежать длинного, изнуряюще трудного перехода по дрейфующим льдам, и аэронавты имели бы в своем распоряжении не только бульшую часть продовольствия, но и все снаряжение, которое они взяли с собой, отправляясь в полет. При таких условиях им было бы нетрудно добраться до цивилизованного мира.

Какой огромный триумф испытали бы Андре, Стриндберг и Френкель! Как заслужили они его своей смелостью, упорством, несравненной силой духа, которые доказали своей одиссеей.

Как жаль, что все вышло наперекор их замыслам!

[Map_5.gif]

1.5. Вальтер Уэльман. Его личность и первые полярные путешествия

Идея Андре отправиться к полюсу на аэростате, управляемом

парусами и гайдропами, потерпела неудачу. Все могло бы сложиться по-другому, если бы в распоряжении воздухоплавателей был аэростат с мотором, который вращал бы пропеллер, создающий необходимую движущую силу и способный преодолеть сопротивление воздуха. Ясно, что в этом случае пришлось бы отказаться от сферической формы и выбрать для корабля удлиненную обтекаемую форму, которая не только позволила бы увеличить скорость, но и обеспечила бы работу рулей направления и высоты, помещенных на корме (угол поворота рулей зависит от скорости такого аэростата в спокойном воздухе [17]).

Воздушный экипаж этого типа во Франции и Италии был назван дирижаблем, тогда как в Германии и Англии в соответствии с языковыми нормами этих стран привилось понятие "воздушный корабль" (Luftschiff - нем., airship - англ.).

На одном из таких аппаратов десять лет спустя после Андре американец Вальтер Уэльман и попытался достичь Северного полюса.

Уэльмана некоторые считали шарлатаном. Но это не так. Правда, что он был обыкновенным журналистом, вашингтонским корреспондентом большой чикагской газеты, но этот журналист в течение пятнадцати лет с необыкновенным упорством и решительностью пытался совершить рискованное путешествие, которое было тогда на пределе человеческих возможностей. Он заслуживает поэтому всяческого уважения, хотя в подготовке своих воздушных экспедиций был иногда слишком поспешен.

О серьезности намерений Уэльмана убедительно говорят его первые попытки достичь полюса на собачьих упряжках до того, как он убедился, что это возможно только воздушным путем. Поэтому, думается, уместно рассказать об этих его попытках.

Свое первое путешествие в полярные районы Уэльман совершил пешком в 1894 году. Зафрахтовав норвежское судно "Рангвальд Харл", экспедиция, снаряженная санями и небольшими лодками, прибыла во фьорд Смеренбург, расположенный в северо-западной части архипелага Шпицберген. Здесь, на восточной оконечности острова Данскёйа, был создан склад продовольствия. Корабль, на борту которого оставался капитан Ботталфсен и часть экипажа, стал на якоре во льдах, а Уэльман в сопровождении нескольких человек отправился в поход на север. Они прошли всего несколько миль, когда человек, посланный капитаном, сообщил, что корабль раздавлен льдами.

Вернувшись назад, Уэльман увидел, что "Рангвальд Харл" превращен в груду обломков. Ему едва удалось отыскать свой баул, где он, надо заметить, хранил свой вечерний костюм. Тем

временем капитан на одной из трех имевшихся лодок отправился на юг просить о помощи, а Уэльман со своими людьми снова пошел на север. Поход продолжался тринадцать дней; шли по паковому льду [18], который уже начал разрушаться - ведь время не стояло на месте.

На долю путешественников выпали жестокие испытания. В конце концов Уэльман принял решение вернуться на базу на острове Данскёйа. Оттуда он со своими людьми на двух лодках поплыл на юг. В пути они встретили корабль, который Ботталфсен послал на помощь экспедиции. Живые и невредимые Уэльман и его спутники поднялись на борт судна.

Четыре года спустя Уэльман организовал вторую экспедицию. Он вышел из Тромсё 26 июня 1898 года на боте "Фритьоф", взяв курс к Земле Франца-Иосифа, где надеялся отыскать следы Андре, который годом раньше вместе со своими товарищами навсегда исчез в полярном небе. Экспедиция, состоявшая из четырех американцев, среди которых находился метеоролог Болдуин, и пяти норвежцев, была снаряжена американскими научными обществами и частными лицами.

После остановки в Архангельске, которая была необходима, чтобы взять на борт собак и погрузить сани, "Фритьоф" 28 июля 1898 года подошел к мысу Флора; там приняли на борт бревенчатую хижину. Затем корабль направился к мысу Тегетхоф (80°5' с. ш.) - на южной оконечности острова Галля, одного из самых восточных архипелага Земля Франца-Иосифа, где Уэльман собирался провести зиму. Там люди сошли на берег, выгрузили собак и сани, продовольствие и снаряжение экспедиции, после чего "Фритьоф" вернулся в Норвегию.

Первый поход на север, проходивший под командованием Болдуина, был совершен, чтобы устроить склад продовольствия на мысе Геллер на западном берегу Земли Вильчека. В этом уголке, названном Фортом Мак-Кинли, была построена хижина из камня, обломков плавника и тюленьей кожи. Там оставили тонну продовольствия и двух норвежцев, уже знакомых с севером: Бента Бентсена, который участвовал в экспедиции Нансена на "Фраме", и Бьёрвика, который в 1894 году был с Уэльманом на Шпицбергене. Остальные члены экспедиции - четыре американца и три норвежца провели зиму на мысе Тегетхоф, поселившись в бревенчатой хижине.

Перезимовав, Уэльман в конце февраля 1899 года отправился в поход на север, намереваясь достичь полюса. На мысе Геллер он обнаружил, что один из норвежцев - Бентсен, умер. Его замерзший труп в спальном мешке, с которым он составлял единое целое, находился внутри хижины рядом с мешком

Бьёрвика, который спал под боком у своего мертвого товарища. Бьёрвик был в добром здравии. Похоронив Бентсена, мужчины все вместе отправились в поход на север. Но восточнее острова Рудольфа Уэльман провалился в трещину, повредив ногу. Пришлось прервать путешествие и вернуться назад, на мыс Тегетхоф; Уэльмана товарищи везли на санях.

Той же весной 1899 года под командованием Болдуина состоялась еще одна экспедиция на санях в восточную часть архипелага, где среди других был открыт остров Греэма Белла. 25 июля 1899 года на мыс Тегетхоф за участниками экспедиции прибыло судно "Капелла". На обратном пути были открыты острова Элджера, Брайса и Блисса и исправлено несколько ошибок на географических картах того времени. 10 августа экспедиция покинула архипелаг, сделав важные географические открытия, которые утвердили Уэльмана как полярного исследователя.

1.6. Воздушные экспедиции Уэльмана

Прошло два года, прежде чем Уэльман полностью поправил свое здоровье после несчастного случая, происшедшего во время экспедиции на Земле Франца-Иосифа. Выздоровев, он вернулся к своей профессии журналиста, но не расстался с мечтой достичь Северного полюса, решив на этот раз воспользоваться аэросанями, что, конечно, было нереально.

Осенью 1905 года Уэльман в качестве корреспондента "Чикаго Рекорд Геральд" находился в Портсмуте, штат Нью-Гемпшир, где был подписан мир между Россией и Японией. В это время земной шар облетела весть об успешном полете дирижабля, построенного в городе Муасон во Франции, на сахарном заводе братьев Лебоди.

Строительство дирижаблей этого типа, спроектированного в 1899 году инженером Жюлио, директором сахарного завода, было начато в 1902 году. Конструкция их постоянно совершенствовалась, и в 1905 году французское военное министерство приобрело один такой дирижабль объемом 3000 кубических метров. Двигатель мощностью 50 лошадиных сил развивал скорость 40 километров в час.

Третьего июля того же года дирижабль с тремя человеками на борту покинул Муасон и направился в Туль, расположенный на восточной границе Франции. Преодолев 97 километров за 2 часа 27 минут, дирижабль сделал остановку во дворе казармы. Шестого июля он вылетел в Шалон, находящийся в ста километрах от Туля, и прибыл туда спустя 3 часа 21 минуту. Но здесь очень сильный ветер вырвал дирижабль из рук солдат, которые его удерживали, и бросил на деревья. Военный министр

не придал большого значения этому инциденту. С 8 по 10 октября в Туле были возобновлены испытания дирижабля, которые прошли успешно.

Новости об этом были встречены Уэльманом с энтузиазмом: это была та машина, на которой он наконец смог бы достичь полюса. Не теряя времени, Уэльман принялся за дело при горячей поддержке президента Соединенных Штатов Теодора Рузвельта [19].

Прежде всего необходимо было достать деньги. Не поскупились в его газете. Виктор Лоусон, владелец издания, подписал чек на 75 тысяч долларов.

Строительство дирижабля началось в Париже в январе 1906 года в мастерских Луи Годдара [20] под наблюдением самого Уэльмана. Новый дирижабль он назвал "Америка". Оболочку, которая должна была наполняться водородом, сделали из прорезиненной трехслойной ткани. Два слоя были изготовлены из хлопчатобумажного материала, а один - из шелка; между ними находилась резиновая прослойка. Длина оболочки составляла 50 метров, диаметр - 16 метров (против 11,3 метра у дирижабля Лебоди). Подъемная сила нового дирижабля, наполненного водородом, достигла 8000 килограммов, в то время как у его предшественника - всего 3400 килограммов. Собственный вес дирижабля был равен 1300 килограммам.

К корпусу корабля подвешивалась платформа, сделанная из стали и дерева, на которой устанавливались моторы "Лорен-Дитрих" мощностью 55 и 25 л. с. Каждый из них вращал деревянный пропеллер. Внизу под платформой подвешивалась большая корзина для топлива и продовольствия. Кабина для экипажа была металлической.

Уэльман хотел направиться к полюсу тем же летом, стартовав с острова Данскёйа на Шпицбергене, где еще в 1894 году была основана база его экспедиции. Дирижабль, аппарат для производства водорода с необходимым сырьем, машинное оборудование, различную утварь, запасы топлива и продовольствия, строительные материалы, из которых можно было соорудить не только ангар, но также мастерские и жилье для двадцати человек, - все это должно было быть доставлено в Тромсё, а оттуда на остров Данскёйа на норвежском пакетботе "Фритьоф", который восемь лет назад был зафрахтован для экспедиции к Земле Франца-Иосифа.

Уэльман, желая как можно скорее осуществить свой проект, а также - это следует отметить - из-за своей некомпетентности в воздухоплавании не принял во внимание следующее обстоятельство. Для того чтобы построить дирижабль, испытать

его и в то же время подготовить базу на Шпицбергене, было недостаточно тех нескольких месяцев, которые оставались до арктического лета.

Изготовление оболочки, начатое в феврале 1906 года, шло достаточно быстро. Иначе обстояло дело с жесткой платформой, на которой устанавливались рубка управления, двигатели, размещались топливо и другие грузы. Эта платформа, являвшаяся важной частью дирижабля, не прошла никаких испытаний и к тому же была отправлена в Норвегию некомплектной.

Организация базы на острове Данскёйа была доверена майору Генри Хэрсею, который представлял в экспедиции Национальное географическое общество. В честь руководителя экспедиции базу назвали "Лагерем Уэльмана", это название здесь сохранилось до сих пор.

В первых числах июля 1906 года Уэльман прибыл на базу. Он увидел, что рабочие под руководством Хэрсея трудятся на совесть, однако к сооружению деревянного ангара еще даже не приступали. Строительство его начали лишь с появлением Уэльмана.

Ангар имел в длину 64 метра, 20 - в ширину и примерно столько же в высоту. Он был готов через девять недель, но лететь уже оказалось поздно. Наступила вторая половина сентября, полярная ночь была не за горами. Уэльман ограничился проверкой работы одного из пропеллеров. Он был неисправен: система передачи серьезно пострадала из-за вибрации и винт разлетелся на куски.

Оставив для охраны базы двух норвежцев, Уэльман на борту "Фритьофа" покинул остров, увозя с собой разобранный на части дирижабль и остальных людей. В Париже в мастерских Годдара оболочку разрезали на две части и между ними поместили секцию длиной шесть метров. Это увеличивало подъемную силу дирижабля на 700 килограммов. Модифицировалась также платформа, к которой подвешивалась оболочка: ее длина теперь равнялась 35 метрам, а ширина - трем с половиной. Один из моторов "Лорен-Дитрих" был заменен двигателем той же марки мощностью 75 л. с.; он приводил в действие сразу два пропеллера.

В реконструкции дирижабля принимал участие молодой американец Мэлвин Уэйниман, который хорошо разбирался в механике, но никогда раньше не имел дела с аэростатами и тем более с дирижаблями. Его деятельность на поприще аэронавтики заключалась лишь в том, что он фотографировал панорамы Парижа и Рима с высоты птичьего полета, поднимаясь в воздух на привязном аэростате. До этого он зарабатывал на жизнь, играя на

гитаре и выступая как актер и певец в театре. Он заслужил доверие Уэльмана, который приобщил его к своим полярным экспедициям 1907 и 1909 годов и взял с собой на остров Данскёйа.

После усовершенствований, о которых мы говорили, "Америка" могла взять топлива на 120 часов полета. При отсутствии ветра, летя со скоростью 29 километров в час, она могла бы пройти расстояние в 3500 километров. Полюс же находился от лагеря Уэльмана в 1200 километрах, так что можно было достичь его и вернуться обратно. Нужно было, однако, считаться и с ветром.

В конце июня 1907 года Уэльман со своими товарищами вернулся на "Фритьофе" на остров Данскёйа. Ангар и другие постройки находились в целости и сохранности. Но из двух человек, оставленных для охраны лагеря, один погиб, провалившись в трещину на льду.

Уэльман думал отправиться к полюсу в конце июля. Однако погода резко ухудшилась. Четвертого июля буря повалила деревянный каркас ангара. Потребовался почти месяц, чтобы восстановить его и покрыть тканью. В середине августа наполнили газом оболочку воздушного корабля.

Второго сентября "Америка" была готова к вылету. Но снова было уже слишком поздно, приближалась полярная ночь. Однако Уэльман и думать не хотел об этом, решив лететь во что бы то ни стало. Вместе с ним летели Уэйниман и в качестве штурмана - доктор Феликс Рейзенберг, доцент Колумбийского университета. Они взяли на борт десять собак с санями, небольшую лодку, а также различные грузы общим весом 2700 килограммов, в том числе бензин, масло и запас продовольствия почти на целый год.

В бухте Вирго кроме "Фритьофа" находилось в те дни еще небольшое немецкое судно "Экспресс", доставившее из Германии трех офицеров, которые прибыли, чтобы ознакомиться на месте с техническими характеристиками дирижабля. "Америку" вывели из ангара, привязали пеньковым канатом к "Экспрессу", который отбуксировал его в открытое море. Там запустили мотор, воздушный корабль обрел свободу и стал подниматься вверх, волоча по воде гайдропы. Сначала все шло нормально, однако, когда было пройдено всего несколько миль, поднялся сильный северо-западный ветер, разыгралась снежная буря. "Америку" стало сносить на скалы.

В этих условиях продолжать полет было очень рискованно, и Уэльман решил прервать путешествие. Обнаружив ледник между двумя горными вершинами, он совершил посадку. Так удалось избежать несчастья. Несколько часов спустя трое аэронавтов были

подобраны моряками "Экспресса" и "Фритьофа". Дирижабль, из которого сразу после приземления выпустили газ, был доставлен в ангар.

Этот рискованный полет, продолжавшийся два с половиной часа и прерванный из-за плохой погоды, остался в истории аэронавтики как первый полет на дирижабле в полярных районах.

1.7. Экспедиция 1909 года

Третью, и последнюю, попытку достичь полюса на воздушном корабле Уэльман предпринял в июле 1909 года.

Эта экспедиция частично финансировалась Николаем Поповым [21], русским, который интересовался аэростатами.

Николай Попов лично принял участие в экспедиции 1909 года. Для доставки людей и грузов из Тромсё на остров Данскёйа на смену "Фритьофа", который осенью 1908 года потерпел аварию у берегов Исландии, Попов зафрахтовал судно "Арктик".

Первым прибыл на остров Данскёйа брат Уэльмана Артур, доставивший продовольствие. Он обнаружил, что за зиму ветры и бураны разрушили ангар. "Арктик" вернулся в Тромсё, чтобы захватить Уэльмана и других участников экспедиции, а также каркас дирижабля, лесоматериалы и норвежских плотников, которые должны были починить ангар. На этот раз работа на острове Данскёйа шла в быстром темпе - почти две недели стояла прекрасная погода.

Однако дирижабль был готов к полету только в августе, когда лучшее время опять-таки было упущено. 15 августа в 10 часов утра "Америка" поднялась в небо с четырьмя человеками на борту - Уэльманом, Уэйниманом, Луисом Лойдом и Поповым.

Погода была хорошая. Дул южный ветер со скоростью 10 узлов. Работали оба мотора, "Америка" шла над морем, волоча по воде гайдропы. Пролетев несколько миль, дирижабль встретил льды. Один из гайдропов стал задевать за них, отчего в гондоле ощущались сильные толчки. В конце концов гайдроп оборвался, и воздушный корабль, внезапно облегченный на 500 килограммов, стал быстро подниматься вверх.

Уэльман, сохраняя спокойствие, сказал: "Так уходит змея, оставляя свой хвост". Но его шурин Луис Лойд, поддавшись панике, мертвой хваткой вцепился в веревку, с помощью которой открывались клапаны стравливания газа. Дирижабль, быстро отяжелев, начал терять высоту и при спуске сильно ударился о лед.

По прихоти судьбы в нескольких милях от места вынужденной посадки дирижабля проходило норвежское судно "Фарм" [так в книге]. Оно быстро пришло на помощь. В спущенные с судна две шлюпки поместили собак и инструменты.

Дирижабль отбуксировали к прибрежной полосе, где находился ангар.

В корреспонденции, опубликованной несколькими днями позже в норвежских газетах, капитан корабля рассказывал, что, наблюдая за дирижаблем, он с минуты на минуту ожидал, что тот разобьется, и спрашивал себя, удастся ли ему спасти экипаж. "Но мы успокоились, - писал он, - когда увидели, что господин Уэльман достал из кармана толстую гаванскую сигару, зажег ее и с полной невозмутимостью стал курить".

Достигнув берега, экипаж покинул дирижабль. В оболочке еще оставалось большое количество водорода. Уэйниман стал открывать баки с топливом, чтобы опорожнить их. Внезапно сильный порыв ветра, ударивший в оболочку, оторвал ее от платформы. Освобожденная от груза, она стала быстро подниматься ввысь. Газ, наполнявший ее, расширялся. На высоте примерно 2000 метров оболочка взорвалась. Это было как орудийный залп. Тысячи и тысячи птиц с хриплыми криками поднялись в небо над бухтой.

Так закончилась последняя попытка Уэльмана достичь полюса воздушным путем. Возможно, он предпринял бы новую попытку, если бы "Арктик", ходивший тем временем в Норвегию, не принес по возвращении весть о том, что Кук [22] якобы добрался до полюса.

- Теперь, - сказал Уэльман, - я уже больше не вернусь к этому.

Он пришел к мудрому выводу: было преждевременно отправляться к полюсу на дирижабле. Надо было подождать, пока эти воздушные корабли не станут более автономными и быстрыми.

Английский аэронавт Альберт Корбитт высказал мнение, что если бы в критический момент шурин Уэльмана не поддался панике, то журналист, вероятно, достиг бы полюса, так как погода в течение последующих пяти дней оставалась хорошей.

Возможно, так бы и случилось. Но могла ли "Америка", долетев до полюса, вернуться назад? Это весьма сомнительно. При скорости, не превышавшей 29 километров в час, пяти дней безветренной погоды недостаточно для такого пути. Этот срок нужно было бы по меньшей мере удвоить.

1.8. Замысел Фердинанда Цеппелина

После попыток Уэльмана в Германии стали серьезно обсуждать возможность исследования Арктики с помощью одного из воздушных кораблей, сконструированных графом Цеппелином [23].

Летом 1911 года Цеппелин, сопровождаемый метеорологом профессором Хергезеллем [24], отправился на Шпицберген, чтобы

изучить атмосферные условия на различных высотах. По возвращении в Германию Хергезелль вместе с другими учеными опубликовал книгу "Цеппелин на Шпицбергене", в которой он поддерживал идею использования дирижабля для проведения географических и иных исследований в неизученных районах Арктики.

Однако осуществление этой идеи на практике зависело от повышения скорости и автономности воздушных кораблей, а также от уровня их наземного технического обеспечения. Хергезелль признавал, что существовавшие тогда дирижабли не годились для воздушных исследований.

В одной из своих статей, опубликованных в 1911 году, он уточнял, что воздушные корабли должны иметь скорость не менее 20 метров в секунду и автономность полета по крайней мере 48 часов. Только тогда будет обеспечена необходимая безопасность. Кроме того, добавлял Хергезелль, необходимо разработать специальный метод навигации. При этом курс дирижабля, намеченный по метеорологическим картам, должен учитывать влияние встречного ветра.

Но, как мы уже говорили, в то время в Германии еще не было воздушных кораблей, отвечающих этим условиям. "Z-8" объемом 19.300 кубических метров, построенный в мастерских фирмы "Цеппелин" во Фридрихсхафене и осуществивший свой первый полет 20 марта 1911 года, имел максимальную скорость 60 километров в час. Он приводился в движение тремя моторами "Майбах" мощностью 120 л. с. каждый. Его полезная грузоподъемность составляла 5000 килограммов. Таким образом, с экипажем из восьми человек и тысячью килограммов грузов (снаряжение и провизия) корабль мог взять примерно три тонны бензина и масла, что было достаточно для 33 часов полета при отсутствии ветра.

Такая скорость и автономность все еще были очень далеки от того, что Хергезелль считал необходимым для полярных исследований. Что же касается безопасности, то нельзя не вспомнить о том, что полтора месяца спустя после первого полета "Z-8" разбился в Дюссельдорфе. Такая же судьба годом раньше постигла "Z-5". А "Z-6", построенный в 1909 году, и "Z-10, построенный в июне 1911 года, сгорели.

Тем не менее граф Цеппелин и профессор Хергезелль решили основать на Шпицбергене стартовую базу для обеспечения исследовательских полетов дирижаблей. С этой целью они организовали метеорологическую обсерваторию в Ис-фьорде [так в книге]. В 1912 году обсерваторию перевели в Кросс-Дэй (75° с. ш. и 11°30' в. д.). Здесь профессор Курт Вегенер [25], занимаясь

обработкой метеорологических данных, провел зиму.

В 1914 году разразилась мировая война. Вегенер, а с ним и другие немецкие исследователи покинули Шпицберген, однако благодаря соглашению, которое Хергезелль и Цеппелин заключили с Норвежским метеорологическим институтом, последний принял на себя руководство станцией, не прерывая на ней наблюдений [26]. Немного позже, когда неподалеку начали работать угольные копи, обсерваторию перевели в Квейд-Хук, на другой конец фьорда.

2. ПЕРВЫЕ САМОЛЕТЫ В АРКТИКЕ

Ян Нагурский. Руал Амундсен. Экспедиция "Хаммер-Юнкерс" на Шпицберген. Экспедиция Бинни из Оксфордского университета. Амундсен в Италии

2.1. Ян Нагурский

До 1914 года только аэростаты и дирижабли отваживались на попытки достичь Северного полюса по воздуху. Самолеты оставались в стороне от этой борьбы. Ни один из них не долетал до арктических районов.

Первые полеты на самолетах за полярным кругом были совершены в 1914 году офицером русского флота Яном Нагурским [27]. Он получил приказ отправиться к западному побережью Новой Земли в надежде отыскать там следы двух русских экспедиций, которые в 1912 году, покинув Архангельск, направились к Земле Франца-Иосифа. Одной из этих экспедиций на корабле "Св. Анна" командовал лейтенант Брусилов [28], другая экспедиция под командованием лейтенанта Георгия Седова направилась на корабле "Св. Фока" [29]. Обе экспедиции пропали.

О первой после того, как она вышла в море, не поступило никаких вестей. Вторая экспедиция под командованием Седова, в состав которой входили также геолог Павлов [30], географ Визе [31] и художник Пинегин, отправилась из Архангельска в самом конце лета, 27 августа. В Баренцевом море льды преградили путь кораблю, заставив его остановиться у берегов Новой Земли. Так, на островах Панкратьева, в бухте, которая была названа по имени корабля, экспедиция провела зиму. Это было последним известием. Потом наступило молчание.

Нагурский отправился из Архангельска на Новую Землю на судне "Печора" 13 июля 1914 года - в тот самый день, когда в России была объявлена всеобщая мобилизация. На борту "Печоры" находился разобранный и упакованный в ящики самолет, который предстояло использовать в поисковых полетах. Это был биплан "Фарман" [32], способный держаться на плаву, с двигателем мощностью 50 л. с., позволявшим развивать максимальную скорость 100 километров в час.

"Печора" пришла в Крестовую губу 3 августа. Здесь, несмотря на плохую погоду, гидросамолет был собран. Седьмого августа все было готово к полету. После двух пробных вылетов общей продолжительностью четыре часа Нагурский в сопровождении механика-моториста Кузнецова отправился в полет вдоль западных берегов Новой Земли в поисках следов исчезнувших

экспедиций.

Историческая важность этих полетов заслуживает того, чтобы привести здесь описание, сделанное летчиком.

"Летел я, ориентируясь берегами Новой Земли и компасом. У мыса Борисова начались льды и торосы. С севера надвигались густые облака, внизу несся сплошной туман. Ориентировка стала затруднительной; пришлось руководствоваться только компасом, и счастье мое, что я взял с собой шлюпочный компас, изготовленный в Мастерской главного гидрографического управления... Целый час я летел в сплошных облаках, после чего облака стали редеть, и, усиленно всматриваясь в берега, я различал Горбовые острова [33], проливы между которыми были покрыты сплошным льдом. Долетев до мыса Литке и обогнув Баренцевы острова [34], повернул обратно, с тем чтобы сесть у островов Панкратьевых [35] - месте последней стоянки Седова, но это мне не удалось из-за льда и тумана. Полетел дальше и в 9 часов утра сел у мыса Борисова. Весь полет продолжался 4 часа 20 минут, в течение которых я сделал 420 верст на высоте от 800 до 1000 метров. Температура на этой высоте была минус 5° по Реомюру [36]. Подойти к берегу было очень трудно: берег был высокий, скалистый, а вдоль берега тянулись гряды торчащих из воды камней. Несколько раз натыкались на камни, причем порядочно пострадал левый поплавок, который после этого давал постоянно течь. Чтобы выбраться на берег, пришлось идти по воде, и сапоги наши совершенно промокли. Подтянув аппарат и привязав его, развели костер из плавника и тут же у костра от сильного утомления моментально заснули.

Шхуна "Андромеда", с которой мы встретились в губе Крестовой, должна была идти вслед за нами к островам Панкратьевым, чтобы снабдить нас там бензином и маслом, а так как сели не у этих островов, а много южнее, у мыса Борисова, то, чтобы обратить внимание шхуны, пускали ракеты с парашютом. Сигналы наши были замечены, и "Андромеда" подошла к нам.

Получив необходимые запасы, ранним утром, 9-го августа, полетели с Кузнецовым опять на север, чтобы вторично осмотреть берег и обследовать состояние льда у Горбовых островов, куда должна была прийти "Андромеда" для устройства депо провизии для пропавших экспедиций.

Летели мы на высоте 1000 метров. Погода была ясная, солнечная, температура минус 7° по Реомюру.

Наша рекогносцировка выяснила, что проливы между островами Горбовыми забиты льдом. В 61/2 утра я сел у Архангельской губы, куда через 18 часов подошла и "Андромеда", на которую мы поспешили перебраться, чтобы обогреться и

отдохнуть. Моторист Кузнецов, выросший на юге и проведший всю службу на Черноморском флоте, как не привыкший к холоду, серьезно захворал от простуды.

10-го августа разразился порядочный шторм. Опасаясь за аппарат, который стоял у берега, я счел нужным съездить на берег и покрепче привязать его, но капитан "Андромеды" не решился отпустить меня, находя это рискованным. Пришлось вызвать охотников. Нашлись четыре матроса, которые согласились отправиться со мною на шлюпке, чтобы укрепить гидроаэроплан, который иначе бы унесло в море.

12-го августа, когда шторм стих, сделал небольшой полет для осмотра Горбовых островов. Оказалось, что бывший шторм поломал лед, который теперь, при легком северном ветре, уносило к югу. Остров Заячий, на котором решено было устроить склад провизии, совершенно очистился от льда. В 9 часов вечера того же 12-го августа, имея пассажиром капитана "Андромеды", штурмана Поспелова, предпринял полет из губы Архангельской на север, чтобы осмотреть берег и искать пропавшие экспедиции, но на этот раз не повезло: едва я поднялся на 500 метров и взял направление на мыс Нассау, как в моторе послышался резкий стук. Моментально остановил мотор и спланировал. С "Андромеды" это заметили и прислали на помощь шлюпку, которая прибуксировала аппарат к берегу. Разборка мотора обнаружила, что сломан шатун третьего цилиндра и погнут главный вал. Поломку шатуна надо отнести к вине завода, так как гайки сломанного шатуна не были зашплинтованы. До 20-го августа нам пришлось усиленно работать над исправлением мотора, который пришлось весь разобрать и снова собрать.

19-го августа к нам подошла шхуна "Герта", которая успела побывать на Земле Франца-Иосифа и отправилась оттуда к Панкратьевым островам, где рассчитывала встретиться с нами, и это, к счастью, случилось.

Начальник экспедиции капитан 1-го ранга Ислямов сообщил нам сведения о судьбе экспедиции Седова и что ее "Св. Фока" направился с Земли Франца-Иосифа в Белое море. Полагая, что "Св. Фока" может быть случайно вблизи Новой Земли, капитан 1-го ранга Ислямов приказал мне сделать полет в море на запад и затем на север к Панкратьевым островам. 30-го августа в 4 часа 20 минут дня я полетел и взял направление на запад. Был свежий ветер (8 метров в секунду) и мороз в 7°Р. Сделав 100 верст в этом направлении, повернул на мыс Литке, а от него к островам Панкратьевым и в 6 час. вечера вернулся к тому месту, откуда вылетел. Судна "Св. Фока" я не заметил нигде. Этот полет мой выяснил, что в открытом море по параллели острова Заячьего

находится сплошной лед, который движется к югу. Это сведение привело капитана "Андромеды" к решению поспешить на юг, в Крестовую губу, куда я должен был лететь, чтобы там разобрать мой аппарат, упаковать его в ящики и погрузить на "Печору", которая там ожидала нас.

31-го августа, днем, в 13 часов я предпринял мой пятый полет и, имея пассажиром матроса Кузнецова, направился прямо в губу Крестовую.

Дул свежий западный ветер (7 метров в секунду). Низкие прерывчатые облака затрудняли ориентировку, и одно время я совершенно сбился с курса; а когда прояснело, то заметил, что подо мной Новая Земля, а на востоке видно Карское море. Оказалось, таким образом, что я забрал много к востоку и пролетел почти до половины ширины острова Новой Земли. Уже два часа я был в пути. Ветер сразу изменил свое направление и перешел на южный, который сильно уменьшил скорость полета.

Еще час с четвертью продолжался мой полет, и в 31/2 часа дня я благополучно спустился к губе Крестовой, где стоял пароход "Печора". Через двое суток туда же прибыла и "Андромеда".

Мои полеты так заинтересовали матросов команды "Печоры" и "Андромеды", что сделал с некоторыми из них небольшие полеты, а затем разобрал аппарат, уложил его в ящики и погрузил на "Печору" для доставки в Архангельск, куда "Печора" и прибыла благополучно 10-го сентября".

Таков рассказ о первых полетах на самолетах в Арктике. Молодой поручик русского флота Ян Иосифович Нагурский, который их совершил, получил приказ отправиться в Арктику до того, как началась мировая война. Когда он вернулся 10 сентября 1914 года, Россия находилась уже в состоянии войны.

2.2. Руал Амундсен

Обратимся теперь к Руалу Амундсену [37], который вместе с четырьмя своими товарищами 15 декабря 1911 года покорил Южный полюс [38]. Вернувшись в Норвегию, он стал думать о новой экспедиции - в Арктику. На корабле "Фрам" - том самом, на котором он плыл в Антарктиду [39], Амундсен решил попытаться достичь Северного полюса, дрейфуя во льдах, как это сделал Нансен в последнем десятилетии прошлого века. Амундсен хотел взять на борт "Фрама" биплан "Фарман", смонтированный и поставленный на поплавки, как у Нагурского, чтобы использовать самолет для воздушной разведки.

Биплан заказали, но, когда Амундсен получил его, разразилась первая мировая война. О полярных экспедициях теперь не могло быть и речи, и Амундсен передал самолет

норвежскому правительству для защиты родины.

Во время войны, не имея возможности осуществить ничего из задуманного, Амундсен по примеру многих других решил попытать счастья, фрахтуя корабли для транспорта союзников. За эти фрахты, жизненно важные для них, союзники платили баснословные деньги.

"Я вложил свой весьма скромный капитал в акции пароходных компаний и, подобно многим другим, заработал много денег. Так как я занимался этим делом не ради самого дела, то отстранился от него в 1916 году, решив, что с меня достаточно. Я нажил около миллиона крон. Этого должно было хватить на покрытие всех расходов на предполагаемую мною новую экспедицию в Северный Ледовитый океан".

Однако "Фрам" Нансена пришел в негодность. Нужен был новый корабль, и Амундсен построил его, назвав "Мод" [40] - по имени норвежской королевы. "Мод" была спущена на воду в 1917 году. Ее корпус имел округлую форму без выступов и углов, почти как половинки яйца, разрезанного вдоль. При сжатии льдами такой корабль приподнимается и наползает на них, как это было с "Фрамом". Длина "Мод" равнялась 36 метрам, максимальная ширина - 12 метрам. Это несколько меньше, чем у "Фрама".

"Мод" вышла из Тромсё 16 июля 1918 года. На борту ее было девять человек, не считая Амундсена, и среди них Оскар Вистинг - его товарищ по экспедиции на Южный полюс, доктор Харальд Свердруп [41] - руководитель научных исследований и русский радиотелеграфист Олонкин, который вошел в состав экспедиции по прибытии "Мод" в становище Хабарово, на берегу Югорского Шара. Несколько лет спустя Вистинг и Олонкин стали членами экипажа дирижабля "Норвегия" ("N-1").

До мыса Челюскин "Мод" следовала тем же курсом, что и "Вега" Норденшельда, вышедшая из Норденсхольда: Баренцево море, Карское море и далее вдоль берегов Сибири. Когда судно обогнуло мыс, ему преградил путь неприступный ледяной барьер, который заставил экспедицию зазимовать здесь.

Но вот зима миновала. Перед тем как возобновить навигацию на восток, к Новосибирским островам, один из норвежских матросов пожелал вернуться на родину, потому что, по словам Амундсена, он страдал от мигрени.

"Желание это было вполне понятное, - писал Амундсен, - если принять во внимание, что мы уже целый год находились в пути, а все еще не добрались до места, откуда, собственно, должна начаться наша экспедиция. Нам оставалось еще покрыть несколько сотен миль к востоку, прежде чем можно было

рассчитывать встретить то северное течение, с которым мы должны были дрейфовать к полюсу.

Поэтому я, не задумываясь, отпустил его и также не возражал, когда Кнутсен изъявил желание сопровождать Тессема. Я даже весьма обрадовался этой возможности отправить почту на родину".

Переход, по мнению Амундсена, не обещал трудностей. Пятьсот миль пути по снегу к острову Диксон, расположенному неподалеку от устья Енисея, это, говорил он, детская игра для людей, испытанных севером так, как мы. Однако переход, несмотря на то что все члены экипажа имели хорошее снаряжение, оказался роковым для двух человек. Один из них был найден мертвым вблизи острова Диксон. О другом не известно ничего [42].

Эта трагедия, "единственная в моих начинаниях", как сказал Амундсен, стала дурным предзнаменованием для экспедиции. Амундсен ожидал, что корабль, подойдя к восточным островам архипелага, будет отнесен ледовым дрейфом на север - туда же, куда плыли обломки потерпевшего крушение корабля "Жаннетта" [43], которые, как известно, впоследствии прибило к южному берегу Гренландии. Но этого не случилось.

Оставив позади море Лаптевых, "Мод", находясь между континентом и архипелагом, была остановлена льдами, двигавшимися к югу. На острове Айон люди вынуждены были остаться на зимовку во второй раз. Здесь они вступили в контакт с чукчами - аборигенами этого сибирского острова. Доктор Свердруп использовал зиму для изучения их нравов.

В июле 1920 года Амундсен решил отправиться в Ном, чтобы пополнить припасы экспедиции и подремонтировать судно. Он хотел также обратиться к врачу по поводу сердечного недомогания, которое не раз беспокоило его в экспедиции. В Номе еще четыре моряка сошли с корабля, и на борту остались только Амундсен, Свердруп, Вистинг и Олонкин.

Летом того же 1920 года "Мод" покинула Ном и вновь взяла курс к острову Врангеля, но и эта новая попытка также не увенчалась успехом. После третьей зимы, проведенной на Новосибирских островах, "Мод" в 1921 году отправилась в Сиэтл, чтобы произвести необходимый ремонт и подготовиться к новой экспедиции.

Амундсен тем временем выезжает в Норвегию, чтобы достать средства. Там ему сообщили, что, пока его не было, норвежский парламент уже получил ассигнования в размере 500 тысяч крон для новой экспедиции. Проблема финансов таким образом была решена, и Амундсену не оставалось ничего другого, как вернуться

в Сиэтл на свой корабль. Пока он собирался в дорогу, норвежские газеты сообщили, что 29 и 30 декабря 1921 года в Минеоле, недалеко от Нью-Йорка, самолет "Юнкерс" [44], построенный в Америке и пилотируемый Эдвардом Стинсоном и Ллойдом Бертраном, совершил беспосадочный полет продолжительностью 26 часов 10 минут 35 секунд. Это был мировой рекорд.

Новость окрылила Амундсена, и он немедленно изменил свою программу.

"Узнав о полете, я решил во что бы то ни стало раздобыть такую машину, - признавался потом Амундсен. - С этим аппаратом невозможное становится возможным".

И то, ранее невозможное воздушное путешествие от мыса Барроу у северных берегов Аляски - к полюсу и от полюса - к островам Шпицберген протяженностью не менее трех с половиной тысяч километров тоже становилось теперь реальным.

Вероятно, что интересу Амундсена к покорению полюса воздушным путем делу гораздо менее утомительному, чем экспедиция на корабле или на собачьих упряжках, - способствовало и предупреждение, сделанное ему английским кардиологом, к которому Амундсен обращался в Лондоне. "Ни одной экспедиции больше, - сказал врач. - Если не хотите уйти из жизни в ближайшие годы, вы должны избегать всего, что требует чрезмерных физических усилий".

В мае того же 1922 года, возвращаясь в Норвегию из Америки, Амундсен задержался в Нью-Йорке, чтобы приобрести "Юнкерс". Пилотирование он доверил молодому офицеру, лейтенанту норвежского воздушного флота Оскару Омдалю, который через четыре года станет мотористом на дирижабле "Норвегия". Амундсен и Омдаль вылетели в Сиэтл, но в городе Марион, штат Пенсильвания, самолет совершил вынужденную посадку, получив сильные повреждения.

Однако Амундсен не пал духом. Он достал другой самолет, который на этот раз из предосторожности направил в Сиэтл по железной дороге. Там его погрузили на борт "Мод" вместе с маленьким аэропланом "Кертис", предоставленным одной американской конструкторской фирмой в распоряжение Амундсена.

12 июня 1922 года "Мод" под командованием Вистинга подняла якоря и вышла из Сиэтла. Маршрут судна был такой: миновав Берингов пролив, вместе с дрейфующими льдами войти в Полярное море и, продвигаясь к полюсу, пересечь полярную шапку, достигнув Шпицбергена. На борту "Мод" находились также Амундсен и Омдаль. Но они следовали до мыса Барроу, откуда Амундсен собирался начать свой полярный полет.

У мыса Хоуп Амундсен и Омдаль пересели на шхуну, которая с товаром шла на мыс Барроу, погрузив и "Юнкерс". Однако ледовая обстановка осложнила плавание, шхуна пришвартовалась в Уэйнрайте, где Амундсен основал базу.

Тем временем "Мод" продолжала свое путешествие на север, 29 июля 1922 года покинула мыс Хоуп с восемью человеками на борту. Среди них был и профессор Харальд Свердруп, который раньше уже плавал на "Мод". Теперь он руководил научными исследованиями. С ним сотрудничал доктор Финн Мальмгрен [45] из Швеции; несколько лет спустя он займет место метеоролога в экспедициях на дирижаблях "Норвегия" и "Италия".

Пробираясь среди льдов, 9 августа "Мод" прибыла к острову Геральд, восточнее острова Врангеля. Здесь корабль был пленен льдами. "Мод" в дрейфе понесло на север, затем на запад. В сентябре 1923 года судно находилось восточнее островов Де-Лонга. Из-за отклонений, вызванных дрейфом, "Мод" не удалось пройти дальше 76°30' с. ш.

Важным вкладом в науку явилось исследование Свердрупом морских течений, прослеживаемых из Восточно-Сибирского моря к северной Аляске, вдоль береговой линии континента. Ученый сделал вывод, что волна прилива, которая идет к этому побережью с севера, не встречает на своем пути никакого препятствия в виде материка. Это заключение противоречило мнению американского ученого Гарриса.

Освободившись из ледового плена, "Мод" 9 августа 1924 года отправилась в обратный путь вдоль берегов Сибири, но вынуждена была в третий раз зазимовать во льдах. В Ном, на Аляску, судно прибыло только 22 августа 1925 года.

Самолет "Кертис" во время экспедиции не выполнил своей задачи. Пилотируемый Отто Далем и с Вистингом в качестве наблюдателя, он совершил два коротких пробных полета. Во второй раз самолет при посадке разбился о лед.

Пока "Мод" упорно стремилась преуспеть в своей последней, но, к сожалению, безнадежной попытке достичь полюса, Амундсен, поручив в Уэйнрайте Омдалю заменить обычные шасси "Юнкерса" на лыжи, отправился пешком в Ном, намереваясь провести там зиму. Он пустился в путь в сопровождении индейца, который нес почту. Вдвоем они преодолели 500 миль за десять дней, делая в среднем по 50 миль в сутки. Для Амундсена, которому тогда уже было пятьдесят лет и которому врачи запретили большие физические нагрузки, это была отличная тренировка [46].

К счастью, как уже говорилось, Амундсен отказался от этой экспедиции после того, как в первом же пробном полете самолет,

пилотируемый Омдалем, получил при посадке непоправимые повреждения.

Так авария подсказала мудрое решение.

2.3. Экспедиция "Хаммер-Юнкерс" на Шпицберген

Организацию вспомогательной экспедиции Амундсен поручил Хаакону Хаммеру, американскому гражданину, датчанину по происхождению, которого он знал с 1921 года.

Экспедиция Хаммера, которая, собственно, должна называться экспедицией "Хаммер-Юнкерс", так как в организации ее большое участие принимала фирма "Юнкерс", была подготовлена весьма поспешно. Это объясняется тем, что участники экспедиции старались достичь пакового льда до 21 июня - срока указанного Амундсеном.

Для полетов был взят обычный "Юнкерс" с лыжами и поплавками. Его назвали "Эйс Вогел" - "Ледовая птица". При испытании лыж, поставленных на "Юнкерс", самолет получил сильные повреждения. Поэтому экспедиция Амундсена отменялась, а значит, теряла смысл и вспомогательная экспедиция на "Ледовой птице". На совещании участников экспедиции было решено продолжить ее с целью изучения условий полетов в арктических районах. Пройдя Баренцево море, она добралась до Грен-фьорда, где и основала свою базу.

Полеты экспедиции "Хаммер-Юнкерс" начались 5 июля 1923 года и продолжались в течение двух дней. Всего они длились тридцать часов. Самым продолжительным и самым важным оказался последний полет. Пилотируемая Неуманом "Ледовая птица" поднялась из Грен-фьорда 7 июля в 11 часов 40 минут утра. Пролетев над Ис-фьордом и бухтой Биллена, она проникла в центральную часть полуострова Ню-Фрисланн. В 14 часов самолет прибыл в бухту Лома. Направившись на север, "Ледовая птица" достигла бухты Сорге.

Над Китовым островом самолет пересек 80-ю параллель. Бензина было достаточно, чтобы проследовать к мысу Северному и еще дальше - к 82-й параллели. Но из-за неритмичной работы двигателей пришлось возвращаться назад, идя вдоль северо-западных берегов Шпицбергена.

В 17.40 самолет был в Грен-фьорде. 15 июля 1923 года экспедиция погрузилась на борт угольного танкера и возвратилась на родину. Так закончилась арктическая экспедиция "Хаммер-Юнкерс", которая впервые в истории полярных исследований осуществила аэрофотосъемку в полярных районах.

2.4. Экспедиция Бинни из Оксфордского университета

Год спустя последовала английская экспедиция, направлявшаяся к Шпицбергену с той же целью: исследовать с

высоты малоизвестные районы. Она вошла в историю как экспедиция Бинни из Оксфордского университета.

Для полетов использовался маленький гидросамолет, биплан N-504, на котором был установлен мотор "Линкс" мощностью 180 л. с. Его крейсерская скорость составляла 112 километров в час, а радиус действия - 440 километров. В экспедиции помимо Бинни и пилота по имени Эллис приняли участие также штурман и механик. Люди и снаряжение отправились из Англии 10 июля 1924 года. Самолет смонтировали в Грен-фьорде.

Всего удалось налетать одиннадцать с половиной часов, сфотографировав с воздуха северные берега Северо-Восточной Земли. При этом была покорена широта 80°15', что несколько превышало достижение экспедиции "Хаммер-Юнкерс".

Во время первого полета Бинни и Эллиса произошел такой инцидент. Они летели на небольшой высоте вдоль берега, когда внезапно заглох мотор. Гидросамолет на бреющем полете приводнился, однако сильный ветер отнес его далеко от берега. В течение долгих четырнадцати часов два человека были предоставлены воле волн и в конце концов погибли бы, если бы не два норвежских студента, устроивших на прибрежной полосе станцию для метеорологических наблюдений. Они сообщили о гидросамолете, попавшем в опасность. На помощь терпящим бедствие прибыло судно, которое и доставило их на берег.

Потребовалось две недели, чтобы отремонтировать мотор. Но вот наконец можно возобновить полеты. Однако 16 августа при взлете самолет ударился о землю в бухте Треуренберг. Машина получила непоправимые повреждения, и ее пришлось оставить на месте аварии, завершив на этом экспедицию.

2.5. Амундсен в Италии

Неудачная попытка пересечь шапку арктических льдов от Уэйнрайта до Шпицбергена, о которой мы уже рассказывали, не давала покоя Амундсену. Он не отказался от намерения покорить Северный полюс воздушным путем. Даже тогда, когда был подавлен тяжелым финансовым положением, а тем более когда смог уплатить долги за свои последние экспедиции. Теперь он договаривается о том, чтобы для полета был предоставлен самолет, который не только обладал бы большей автономностью по сравнению с "Юнкерсом F-13", но и имел бы кроме лыж поплавки, позволявшие приводняться или взлетать с водных пространств, которые нередко встречаются среди паковых льдов Полярного моря.

Гидросамолетом, сочетавшим все эти качества, был немецкий "Дорнье Валь" [47], как и "Юнкерс", целиком сделанный из дюралюминия. Он строился тогда в Италии, в флотских

мастерских "Марина ди Пиза", так как в Германии его производство было запрещено [48].

В первые месяцы 1924 года Амундсен, вернувшись в Европу, отправился вместе с Хаммером в Копенгаген, чтобы обсудить дело с представителями конструкторской фирмы. Он договорился о приобретении трех гидросамолетов стоимостью 40 тысяч долларов каждый, при этом не было сделано никакой скидки; Амундсен не смог оплатить покупку. Однако он и Хаммер решили отправиться в Италию, чтобы побывать в мастерских "Марина ди Пиза", где должны были строиться самолеты. Это было в апреле. По этому поводу газеты писали, что желание провести экспедицию летом того же года следует считать абсурдом, ибо сооружение гидросамолетов займет не менее пяти месяцев, а еще не последовало даже распоряжения начать работу.

Но как бы то ни было, во время своего пребывания в Италии Амундсен и Хаммер говорили об экспедиции, как о деле решенном. С влиятельной итальянской газетой "Коррьере делла сера" был заключен контракт на исключительное право публикации ею в Италии материалов будущей экспедиции.

Помимо этого были предприняты и другие меры, чтобы заинтересовать экспедицией руководство итальянской авиации. Наконец 9 апреля в Риме подписывается договор между генерал-интендантом авиации Артуро Мерканти и Амундсеном, при участии Хаммера. По этому договору итальянское правительство обязалось предоставить экспедиции два "Дорнье - Валь", заказ на которые якобы был уже передан "Марина ди Пиза".

Гидросамолеты, оставаясь собственностью итальянского правительства, должны были нести норвежский флаг. Экипаж назначался итальянский, однако пилот выбирался с согласия Амундсена.

С заключением этого договора экспедиция Амундсена обретала реальность. Однако в действительности гидросамолеты не были заказаны. К тому же, как уже говорилось, Амундсен в это время оказался опутанным сетью долгов, которые не в состоянии был погасить, поэтому в данной ситуации заключать новые финансовые сделки он не мог.

Хаммер, по сообщению берлинских газет, вернулся в Италию 16 мая, на этот раз один. Посетив мастерские "Марина ди Пиза", он обнаружил, что из трех заказанных, по его словам, самолетов был готов только один, и тот предназначался для итальянского правительства, "без которого мы все сами преодолели бы и обо всем договорились", как буквально заявил Хаммер. Он узнал также, что итальянское правительство уже назначило пилота Локателли, который в тот год был избран депутатом парламента.

Однако обиды Хаммера не имели никаких оснований. "Дорнье - Валь", построенный в "Марина ди Пиза", был заказан итальянским Министерством авиации 20 июля 1923 года, и итальянское правительство вправе было распоряжаться им по своему усмотрению.

Было очевидно, что правительство решило не давать хода соглашению от 9 апреля. Чтобы оправдать этот шаг, 3 июля 1924 года в итальянских газетах появилось официальное сообщение, в котором говорилось, что комиссия ученых и технических специалистов, приглашенная Королевским географическим обществом для изучения проекта Амундсена и участия в нем итальянских авиаторов, пришла к выводу, что "успех этого дела более зависит от благоприятного стечения обстоятельств, чем от научной организации, опыта и смелости тех, кто отважится пойти на это, рискуя собой". Другими словами, итальянское правительство рассмотрело проект и, найдя его слишком рискованным, аннулировало соглашение, достигнутое тремя месяцами раньше.

3. ИТАЛЬЯНЦЫ В АРКТИКЕ

Парент, Бове, герцог Абруццкий. Арктический полет Локателли

3.1. Парент, Бове, герцог Абруццкий

Миновало время великих путешественников, которые, как Кабот [49], искали, в том числе и в полярных районах, кратчайший путь к далеким землям на Востоке. Итальянцы оказались в стороне от борьбы за покорение полюсов, борьбы, которая преследовала уже научные, а не коммерческие цели. Исключение составляют Парент [50], участвовавший в экспедиции на Шпицберген Нильса Адольфа Эрика Норденшельда в 1872 году, и Бове [51], принявший участие в экспедиции на "Веге", также возглавленной Норденшельдом.

Однако в конце прошлого века и в Италии стали проявлять интерес к покорению Северного полюса (по инициативе отважного герцога Абруццкого). В 1899 году им была организована экспедиция на корвете "Стелла Поларе" ("Полярная звезда"). Капитан судна Умберто Каньи достиг широты 86°35', превзойдя на двадцать одну минуту рекорд Нансена. Эта экспедиция, стоившая жизни лейтенанту Франческо Кверини, альпийскому проводнику Феличе Олье и машинисту, норвежцу Хенрику Альфреду Стоккену, подтвердила, что достичь Северный полюс на собачьих упряжках невозможно без помощи других вспомогательных средств, которых тогда не было.

После этого в Италии не делалось попыток снарядить новые экспедиции на полюс, но с наступлением эры авиации и воздухоплавания интерес к этому вновь возрос. На самолете или дирижабле можно было добиться успеха там, где экспедиция на санях потерпела бы неудачу, и это была та область, где Италия опережала многие страны.

Несомненно, что интерес итальянцев к воздушному покорению Северного полюса усилился с приездом в Италию Руала Амундсена, о котором мы рассказывали в предыдущей главе. Он способствовал рождению идеи арктического полета Локателли. Хотя во время этого полета не была преодолена широта Рейкьявика - 64°9' стоит рассказать о нем подробнее, потому что здесь итальянские авиаторы впервые столкнулись с трудностями полета в тумане над покрытым льдом морем, а также потому, что в нем участвовал молодой и отважный офицер итальянского воздушного флота Тулио Крозио, который четыре года спустя совершил полет над полярными льдами, чтобы помочь терпящему бедствие экипажу "Италии".

3.2. Арктический полет Локателли

6 апреля 1924 года из Вашингтона вылетели четыре военных биплана "Дуглас DT-2". На каждом из них был установлен двигатель "Либерти" мощностью 400 л. с., развивающий скорость 145 километров в час. Самолеты при поддержке флота США должны были совершить кругосветный полет с востока на запад. Они пересекли Соединенные Штаты, пролетели над Аляской, и тут один из самолетов, пилотируемый майором Мартином, разбился, ударившись о гору. Остальные три самолета, пилотируемые Смитом, Вэйдом и Нельсоном, заменив колеса на поплавки и заправившись топливом в Номе, 22 мая пересекли Тихий океан.

Это было первое воздушное путешествие через Тихий океан, совершенное человеком. Прибыв в Японию, три "Дугласа" сменили поплавки на обычные шасси и 16 июня приземлились в Сайгоне. Первого июля они были в Калькутте, 14 июля - в Париже и вскоре приземлились в Англии.

В Англии произвели тщательный технический осмотр самолетов, вновь приделав поплавки. Было решено, что шестеро авиаторов покинут Северную Атлантику в конце августа.

Программа, курс и прочие детали американской воздушной кругосветки стали известны в Италии. Тем временем строительство в цехах "Марина ди Пиза" было закончено. Этот мощный гидросамолет представлял большой соблазн для итальянского летчика Локателли. "Почему бы не использовать его для того, чтобы совершить рейс из Пизы в Нью-Йорк через Северную Атлантику, как это хотят сделать американцы?" - подумал он.

Идея присоединиться к американским авиаторам, используя комплексную организацию снабжения и помощь, предоставляемую правительством США, возникла неожиданно, и также неожиданно было то, что полету Локателли была дана "зеленая улица".

"Дорнье-Валь" имел два мотора "Ролс-Ройс", развивавших максимальную скорость 175 километров в час. Это было значительно больше, чем у американских бипланов "Дуглас", скорость которых после превращения их в гидросамолеты снижалась со 145 до 119 километров в час.

Утром 25 июля "Дорнье-Валь" под командованием лейтенанта Локателли покинул "Марина ди Пиза". Вторым пилотом был Тулио Крозио, штурманом лейтенант Марескальчи. Дополняли экипаж два механика-моториста - Браччини и Фальчинелли.

Курс из Лондона в Нью-Йорк, которым следовал Локателли, соответствовал маршруту американских авиаторов: Исландия,

Гренландия, Лабрадор, Ньюфаундленд.

Третьего августа, когда Локателли со своим "Дорнье-Валь" находился в Роттердаме, три американских "Дугласа", переоборудованные в гидросамолеты, вылетели из Киркьвелла в Хорна-фьордур (юго-восточное побережье Исландии), но только один из них, пилотируемый лейтенантом Нельсоном, прибыл к месту назначения после восьми часов полета. Два других самолета вернулись назад из-за тумана. На следующий день они предприняли новую попытку. Однако самолет, пилотируемый Вэйдом, совершил вынужденную посадку в штормовом море. Терпящим бедствие пришел на помощь крейсер "Ричмонд", но гидросамолет пришлось бросить.

Так из четырех "Дугласов", которые вылетели из Вашингтона четыре месяца назад, только два прибыли в Рейкьявик: это самолеты, пилотируемые Смитом и Нельсоном.

В Рейкьявике Локателли встретился с американскими пилотами. Он попросил разрешения отправиться в полет вместе с ними. Американцы охотно согласились.

Тем временем морское министерство Соединенных Штатов посоветовало летчикам изменить курс. Необходимо было отказаться от захода в Ангмагссалик и приводниться во Фредериксдале у мыса Фарвель, на юге Гренландии. Отрезок пути от Исландии до Гренландии, таким образом, удлинялся и становился более опасным, его протяженность теперь была 1400 километров - гораздо больше, чем предполагалось раньше. Американское морское министерство послало на этот участок три миноносца, еще один военный корабль и два крейсера, одним из которых был "Ричмонд", на борту которого находился адмирал Мак-Грудер.

Двадцать седьмого августа в 7 часов 10 минут утра три гидросамолета покинули стоянку в Рейкьявике. Скорость "Дорнье-Валь", как мы уже говорили, была заметно выше, чем у "Дугласов", и Локателли решил следовать самостоятельно, но сделал это он, вероятно, потому, что на низкой скорости его самолет хуже управлялся. Отсалютовав своим товарищам, он оставил их позади, чтобы продолжать путь в одиночку.

Погода была прекрасной и оставалась такой в течение первых восьмисот километров полета, однако ближе к Гренландии условия изменились. Когда самолет пролетал над миноносцем "Барри", тот передал сигнал: "Впереди опасная погода для вас". Однако о возвращении назад нечего было и думать из-за отсутствия бензина, и "Дорнье-Валь" вынужден был продолжать полет на небольшой высоте, идя ниже тумана над самым морем, покрытым льдами и айсбергами.

Лесли Арнольдс, второй пилот на самолете, пилотируемом Ловеллом Смитом, писал потом, что этот полет из Исландии в Гренландию был самым ужасным во всем путешествии. Когда же наконец туман рассеялся и показался ледяной берег Гренландии, два гидросамолета без труда приводнились в очаровательной маленькой гавани Фредериксдала.

А о "Дорнье-Валь" Локателли не было никаких вестей. Опасаясь несчастного случая, американский адмирал Мак-Грудер послал корабли "Ричмонд", "Рейлиг" и "Барри" обследовать участок моря вокруг мыса Фарвель, окруженного ледяными полями. Три дня поисков не дали никаких результатов, и тревога за судьбу итальянских авиаторов усилилась.

Вечером 24 августа адмирал Мак-Грудер был уже готов прекратить поиски, когда около 23 часов один из моряков, стоявший на капитанском мостике "Ричмонда", различил вдали зеленые огни, которые повторялись через равные промежутки времени. "Ричмонд" ответил на эти сигналы и поспешил к ним, обнаружив вскоре итальянских летчиков.

Как оказалось, самолет попал в сильный туман и совершил вынужденную посадку. Локателли решил подождать, пока туман не рассеется. Но погода все ухудшалась, и самолет уже не смог подняться в воздух. Тогда летчики установили дежурство, днем вглядываясь в горизонт в надежде, не покажется ли какое судно, а по ночам стреляя из сигнального пистолета.

Встреча с крейсером произошла в полночь 24 августа в двухстах километрах к востоку от мыса Фарвель, примерно у 60-й параллели. Четверо итальянцев были спасены; самолет же спасти не удалось: погодные условия не позволяли взять его на буксир или поднять на борт. Его подожгли орудийным залпом, чтобы он не стал препятствием для судоходства. Перед этим Локателли снял с него флаг и преподнес его Мак-Грудеру в знак благодарности. Так окончился первый полет итальянских авиаторов в арктические районы.

Два американских биплана, которые в Новой Шотландии догнал Вейд на борту нового самолета, продолжили свой полет. Все три машины приземлились в Вашингтоне 9 сентября 1924 года, преодолев 50 тысяч километров за 175 дней вместо 180 намечавшихся раньше.

4. ТРИ НЕУДАЧНЫХ ПОЛЕТА К ПОЛЮСУ НА САМОЛЕТАХ

Экспедиция Мак-Миллана - Бэрда к острову Аксель-Хейберг. Полярный полет Амундсена в 1925 году. Полет "Жозефин Форд"

4.1. Экспедиция Мак-Миллана - Бэрда к острову Аксель-Хейберг

Когда в 1924 году в Соединенных Штатах Америки решили послать к полюсу дирижабль "Шенандоа", штурманом его был назначен Ричард Эвелин Бэрд [52].

Бэрду было тогда 37 лет. Он родился в 1888 году в Винчестере, штат Виргиния. В 1912 году, закончив американскую морскую академию, он был призван на действительную службу во флот. Однако три года спустя из-за травмы ноги, полученной при занятиях спортом, ему пришлось расстаться с военной карьерой. Позже он был восстановлен на службе, но занимал в основном административные должности. Затем, пройдя ускоренный курс в авиационной школе, стал летчиком.

Случилось так, что президент США отменил данное прежде разрешение на полет "Шенандоа", сочтя его слишком рискованным. Это был тяжелый удар по честолюбивым замыслам морского офицера, воображение которого живо рисовало ему заманчивые перспективы такого полета. И он решил использовать любую возможность, чтобы выйти на поприще полярных исследований.

Случай представился в 1925 году, когда его соотечественник Дональд Мак-Миллан, интересовавшийся изучением Арктики, организовал экспедицию с целью основать воздушную базу на острове Аксель-Хейберг (80˚39' с. ш. и 82˚ в. д.). Оттуда летом следующего года он собирался отправиться на полюс.

Эта экспедиция, с большой щедростью финансируемая частными лицами, проводилась под эгидой Национального географического общества США. В ее распоряжении было два судна: пакетбот "Боуден" и шхуна "Пири" [53]. В экспедиции принимали участие армия и флот США, чьи авиационные службы решили послать для воздушных исследований три биплана-амфибии, каждый из которых имел двигатель "Либерти" мощностью 400 л. с.

Летчиков было трое: Бэрд, лейтенант Шур и старший унтер-офицер Рибер. Механиком назначили Флойда Беннета, тоже служащего американского военно-морского флота. Экспедиция вышла 23 июня 1925 года из Вискэссета на побережье Атлантики

(44° с. ш., 69°40' в. д.). Путь длиной в 3000 миль, который местами преграждали льды, занял пять недель. Экспедиция прибыла в Эта, на северо-западе Гренландии. Здесь была создана промежуточная база для самолетов, которые отправлялись на остров Аксель-Хейберг.

Все три биплана были смонтированы и готовы к вылету 4 августа. Однако программу экспедиции выполнить не удалось. Но несколько полетов общей продолжительностью 50 часов все же удалось совершить. Во время последнего полета Бэрд с высоты 2000 метров увидел ледяной панцирь, покрывающий поверхность Гренландии. Заметим, что это был первый полет, совершенный человеком в том районе. 19 августа полеты были прекращены, и экспедиция вернулась на родину. Невыполненными оказались все пункты задуманной Мак-Милланом программы.

4.2. Полярный полет Амундсена в 1925 году

Как мы уже говорили, весной 1924 года Амундсен из-за долгов за свои последние экспедиции находился в трудном финансовом положении и не мог поэтому заказать новые самолеты "Дорнье-Валь", на которых хотел лететь на Северный полюс, стартовав из Кингсбея [54] на Шпицбергене. Он испробовал, без сомнения, все возможные способы, чтобы достать необходимую сумму, но безрезультатно. Хаммер, официально уполномоченный Амундсеном действовать по своему усмотрению, решил получить часть средств от продажи почтовых открыток, напечатанных на очень тонкой бумаге, которые совершат путешествие на полюс на борту самолета. Такие открытки были изготовлены и распроданы по доллару за штуку, что дало выручку в десять тысяч долларов. Желая продолжить торговую сделку, Амундсен прибыл в Осло, чтобы просить норвежское правительство о выпуске специального штемпеля, который можно было перепродать публике по возможно более дорогой цене, обратив весь доход на финансирование экспедиции. Разрешение было получено, и Хаммер отправился в Копенгаген, чтобы заказать фирме "Дорнье" постройку двух гидросамолетов, уплатив в качестве задатка десять тысяч долларов, полученных от продажи почтовых открыток. Но как выплатить остальные 70 тысяч? Как ликвидировать другие долги, которые Хаммер в разных местах делал от имени Амундсена? И наконец, как погасить долги за предыдущие экспедиции?

Распространились слухи о больших финансовых трудностях Амундсена, снова и снова торопили с платежами старые кредиторы. Среди них был и брат Амундсена Леон, который до сего времени заботился о коммерческих делах исследователя и дал ему взаймы двадцать пять тысяч долларов. Но теперь Леон,

опасаясь, что его брат станет банкротом, официально наложил арест на виллу Руала Амундсена в Осло с целью ее продажи. Под угрозой акции, предпринятой братом, и действий других кредиторов Амундсен решил объявить себя банкротом.

Теперь он был полностью разорен. Но еще хуже, по мнению Амундсена, было то, что Норвегия, маленькая страна, которой он принес славу своими делами и которая гордилась им, теперь ополчилась против него. Люди, которые раньше возносили его до небес, стали распространять скандальные слухи, вторгаясь даже в его частную жизнь. В норвежской прессе появились сообщения о том, что он объявил себя банкротом, дабы обмануть своих кредиторов. "Трудно даже представить, - пишет Амундсен, - в каком трагическом положении находился я тогда".

Видеть ославленным свое имя после тридцати лет трудов и свершений было невыносимым унижением.

Летом 1924 года Амундсен вернулся в Соединенные Штаты с намерением любой ценой выбраться из финансовой пропасти, в которой оказался. Он стал выступать с лекциями, писать статьи для газет. В то время его душевная депрессия достигла предела. С финансовой точки зрения цикл лекций был полным провалом, статьи приносили немного денег.

Однажды, как рассказывает Амундсен, он находился в своем номере отеля "Вальдорф Астория" в Нью-Йорке, размышляя о будущем, которое его ждет. Его карьера исследователя, казалось, бесславно окончилась. Но в свои 52 года он уже не впервые испытывал такое отчаяние.

Вдруг зазвонил телефон. Незнакомый голос спросил:

- Это капитан Амундсен?

Так меня всегда называли в Америке, поясняет Амундсен, но я не испытывал никакой гордости, потому что точно так же обращались ко всем водителям поездов.

- Да, это я, - ответил Амундсен.

- Отлично, - сказал незнакомец, - я Линкольн Элсуорт [55].

Так Амундсен познакомился с американцем, который сыграл очень большую роль в его дальнейших делах. Элсуорт принадлежал к восьмому поколению английской семьи, обосновавшейся в Америке в 1646 году. Он был сыном богатого угольного промышленника и мог предоставить в распоряжение Амундсена сумму в 85 тысяч долларов. Этого было более чем достаточно, чтобы уплатить за два "Дорнье-Валь", которые Хаммер заказал от имени Амундсена. Единственное условие, которое при этом ставил Элсуорт, - его участие в полете.

Финансовые трудности Амундсена окончились, если не считать того, как пишет в своих воспоминаниях Элсуорт, что в его

номер продолжали стекаться не дававшие ему покоя кредиторы.

Поддержанный провидением в лице Элсуорта, Амундсен заплатил за два гидросамолета, строительство которых началось в мастерских "Марина ди Пиза" 6 сентября 1924 года. Они были готовы 30 января 1925 года и несколько дней спустя переданы заказчику. Затем оба самолета демонтировали, упаковали и отправили морем в Тромсё. Там они были погружены на борт китобойного судна "Хобби", которое доставило их в Кингсбей на Шпицбергене.

Как и на гидросамолете Локателли, на аэропланах "Дорнье-Валь" Амундсена имелись по два мотора "Ролс-Ройс" мощностью 360 л. с. каждый. Другие технические характеристики машин также были схожи [56]. К обоим гидросамолетам приделали лыжи, чтобы они могли приземляться и взлетать на льду.

Ню-Олесунн на берегу бухты Кингсбей находится примерно на 79-й параллели, а расстояние отсюда до полюса по прямой составляет 1200 километров. Это значит, что оба "Дорнье-Валь" не имели достаточной автономности, позволявшей достичь полюса и вернуться обратно. Предусматривался и такой вариант: в случае нехватки бензина на обратный путь оставить там один самолет, перелив остаток топлива из его баков в другую машину, и на ней всем вместе вернуться в Кингсбей. Но такая операция была бы очень рискованной, поэтому Амундсен, посоветовавшись с двумя пилотами, решил сесть на лед, когда будет израсходована половина того количества топлива, которое они имели, вылетая с базы.

В Кингсбее оба "Дорнье-Валь" выгрузили с "Хобби" и заново смонтировали. Утром 21 мая самолеты вылетели к полюсу. Участников экспедиции было шестеро, по три человека в каждой машине. В самолете под номером 25 заняли места Амундсен - в качестве наблюдателя, пилот Рисер-Ларсен [57], бывший тогда лейтенантом, и механик-моторист немец Фойхт. В другом самолете под номером 24 находились Элсуорт - в качестве наблюдателя, пилот Дитрихсон и механик-моторист Омдаль.

Полет проходил без трудностей, но вблизи острова Амстердам самолеты попали в густой туман, который заставил их подняться выше. Если не считать нескольких кратковременных прояснений, туман преследовал их довольно долго, но в конце концов все же рассеялся. Двадцать второго мая в 13 часов 15 минут, когда самолеты находились на 88-й параллели, внизу показалась полоса воды. В этот самый момент Фойхт обнаружил, что израсходована половина топлива. Решили садиться, чтобы определить свое местонахождение и обсудить, что делать дальше.

"Дорнье-Валь" Рисер-Ларсена приводнился удачно. Сразу же

определили координаты: 87°43' с. ш. и 10°37' з. д. Другой самолет получил повреждения при посадке и сел немного дальше: 87°51' с. ш. - таковы были его координаты. Люди не пострадали, но только через три дня им удалось встретиться со своими товарищами из другого самолета, в котором находился Амундсен. Все вместе они построили взлетную полосу на льду и подготовили "Дорнье-Валь" к полету с шестью человеками на борту.

Дважды пытались подняться в воздух, но безуспешно, так как взлетная полоса оставляла желать лучшего, а самолет был перегружен. Только 15 июня в 22 часа 30 минут самолет, пилотируемый Рисер-Ларсеном, поднялся в небо. На обратном пути полет также затруднял туман, но, когда подошли к северным берегам Шпицбергена, туман рассеялся и "Дорнье-Валь" приводнился в море недалеко от берега. Пришвартовав гидросамолет к ледяному торосу, люди ступили на твердую землю. Дитрихсон произвел необходимые измерения, чтобы точнее определить место посадки: они находились на мысе Северный Северо-Восточной Земли.

Вдруг на горизонте показалось небольшое судно. Они стали подавать сигналы, но их не заметили. Тогда путешественники решили снова сесть в гидросамолет и подняться в воздух, чтобы догнать корабль в полете. Это оказалась китобойная шхуна "Суолив"; экипаж ее с радостью подобрал неожиданных странников и доставил их в Кингсбей, приведя на буксире "Дорнье-Валь".

"Суолив" прибыл в Кингсбей 17 июня. Так завершилась двадцатисемидневная экспедиция Амундсена. Не был достигнут полюс, и никаких следов земли тоже не было обнаружено - только море, покрытое льдом. Глубина его, по данным зондирования, проведенного 28 мая на 87°37' с. ш. и 10°55' в. д. от Гринвича, была 3750 метров.

В эту экспедицию Амундсен не счел нужным взять радиостанцию, которая позволила бы ему поддерживать связь с базой в Ню-Олесунне. Вот что говорит по этому поводу Рисер-Ларсен в книге Амундсена и Элсуорта:

"Мы заказали радиоустановку для самолета № 24, но она не была готова к сроку. Это оказалось единственным, чего нам не хватало для вылета, и мы решили обойтись без нее. Вообще мы из принципа решили не ждать снаряжения, которое пришло бы с опозданием".

Но в глубине души Амундсена нисколько не волновало, что мир неделями ждал вестей о нем и его товарищах. Более того, он был даже отчасти рад этому, потому что молчание подогревало интерес широкой публики к его экспедиции, а вместе с тем и к

его будущим статьям в газетах, книге и фильму.

4.3. Полет "Жозефин Форд"

Возможно, что неудачная экспедиция на остров Аксель-Хейберг и поднявшаяся вслед за ней волна критики в адрес Бэрда побудили его предпринять новую попытку достичь полюса на самолете, вылетев с такой арктической базы, как Кингсбей.

Эта новая экспедиция также была организована под эгидой Национального географического общества США. В ее финансировании, как и в прошлый раз, приняли участие несколько богатых американцев, среди которых были Эдсел Форд и Джон Рокфеллер. Трехмоторный самолет "Фоккер" [58] назвали "Жозефин Форд" - по имени дочери Форда.

Этот самолет, построенный в Голландии, имел три двигателя мощностью 200 л. с. каждый, пропеллеры были сделаны из изогнутых стальных пластин, что обеспечивало стабильный ход.

Экспедиция прибыла в Кингсбей 20 апреля 1926 года на корабле "Шантье" водоизмещением 3500 тонн, экипаж которого насчитывал пятьдесят человек. В Кингсбее находились тогда Амундсен, Элсуорт и группа итальянских техников, пилотов и рабочих, которые ожидали прибытия дирижабля "Норвегия" из Ленинграда, о чем мы расскажем позже.

Бэрда сопровождал Флойд Беннет, который раньше принимал участие в экспедиции на остров Аксель-Хейберг. Беннет когда-то был автомехаником; в 1917 году его призвали в американский флот, где он дослужился до звания главного механика. Летному делу обучался на авиационной морской базе во Флориде, где и познакомился с Бэрдом.

Узнав о прибытии "Норвегии", Бэрд и Беннет ускорили свои приготовления. Они поставили лыжи на свой самолет и сделали пробные вылеты.

Амундсена это, казалось, нисколько не волновало. Он был убежден, что прошедшие в те дни обильные снегопады надолго задержат вылет "Жозефин Форд". Такого же мнения придерживался Рисер-Ларсен, который находил также неподходящими лыжи, используемые Бэрдом. Однако, несмотря на эти прогнозы, через два дня после прибытия дирижабля, в ночь с 8 на 9 мая, в 0 часов 37 минут, Бэрд и Беннет стартовали к полюсу.

Они вернулись в 16 часов 7 минут, проведя в полете пятнадцать с половиной часов.

Когда их самолет приземлился, Амундсен, я и другие сидели за обеденным столом. Вдруг открылась дверь, и старший моторист "Норвегии" Чечони вошел со словами:

- Вернулся "Фоккер"!

Все вышли приветствовать двух авиаторов. Они вернулись раньше намеченного срока, поэтому фотографов с "Шантье" еще не было, появились они только на следующий день - в понедельник. Тогда и была повторена сцена приземления с объятиями и поцелуями между Бэрдом, Амундсеном и Элсуортом, к развлечению присутствовавших на этой церемонии итальянцев.

Сначала оба авиатора оставили без ответа вопрос журналистов о том, достигли ли они полюса. Однако на следующий день они стали утверждать, что полюс ими покорен.

Отто Арнсен, корреспондент "Афтенпостен" в Кингсбее, сообщил своей газете о возвращении двух авиаторов такой телеграммой:

"Бэрд появился над бухтой после пятнадцати с половиной часов полета. Десять минут спустя два отважных авиатора благополучно совершили посадку. Они утверждали, что достигли полюса, однако, судя по продолжительности полета, они не могли преодолеть широту, уже покоренную Амундсеном".

Арнсен имел здесь в виду полет Амундсена на "Дорнье-Валь", совершенный годом раньше.

Утверждение Бэрда, что они с Беннетом достигли полюса, подверг сомнению и Оле Скаттум, президент Норвежского географического общества. Он заявил, что, так как Бэрд не публикует данные о высоте солнца, полученные во время полета, трудно поверить, что полюс был покорен. Капитан Йоган Фоссум, директор Морской коллегии, тоже не поверил в то, что Бэрд мог точно определить свое местонахождение по солнцу.

Метеоролог, профессор университета в Упсале Г.Х. Лильеквист не только тщательно проверил метеорологические условия в день полета, но и сопоставил их с техническими характеристиками "Жозефин Форд". Лильеквист проверил данные бортового журнала "Жозефин Форд" о турне, совершенном осенью 1927 года по Соединенным Штатам, и вычислил среднюю скорость самолета на каждом участке пути. Исключая пять этапов, которые из-за встречного ветра были пройдены очень медленно, профессор установил, что средняя скорость на других сорока отрезках пути была 72,5 узла, что составляет 134,3 километра в час.

В том же 1927 году один из "Фоккеров", построенных в Америке, прошел испытания на морской базе в Анаконде. Его моторы имели мощность 240 л. с., т.е. на 40 л. с. больше, чем у двигателей "Жозефин Форд". Моторы "Фоккера" вращали в свободном шаге пропеллеры "Гамильтон Стандарт", которые, без сомнения, были более эффективны, чем пропеллеры, установленные на "Жозефин Форд" в полярном путешествии

Бэрда. В испытательном полете, совершенном 29 октября 1927 года, была достигнута максимальная скорость 189 километров в час. Этот результат показывает, что "Жозефин Форд" с двигателями менее мощными, с пропеллерами менее эффективными и с лыжами вместо шасси мог иметь невысокую максимальную скорость, уж никак не более 152 километров в час. Поэтому, считает Лильеквист, во время полярного полета крейсерская скорость "Жозефин Форд" не могла превышать 75 узлов, или 140 километров в час.

Что же касается метеорологических условий, то Лильеквист подтверждает, что с 9 по 11 мая в районе между полюсом и Шпицбергеном погода была стабильной. Здесь ощущалось действие антициклона, который распространился почти на всю арктическую шапку и под действием высокого давления двигался дальше, к Новой Земле. Эти метеорологические условия, отмеченные на картах, опубликованных Лильеквистом, полностью подтверждают многолетние наблюдения, проведенные в Кингсбее доктором Амедео Нобиле, моим братом, который говорил в своем сообщении:

"С 7 по 11 мая была хорошая устойчивая погода со слабым восточным и юго-восточным ветром, имевшим тенденцию с увеличением высоты переходить в южный. 9 мая на небольшой высоте максимальная скорость ветра достигала пяти метров в секунду".

Лильеквист пришел к выводу, что если бы "Жозефин Форд" действительно достиг полюса, то он должен был бы вернуться в Кингсбей между 18.30 и 19 часами по Гринвичу. На самом же деле, как мы знаем, самолет прибыл в 16 часов 7 минут.

Значит, Бэрд не достиг полюса.

5. АРКТИЧЕСКИЕ ПОЛЕТЫ УИЛКИНСА

Джордж Уилкинс. Экспедиция "Детройт Арктик". полоса неудач. Полет Уилкинса и Эйелсона в 1927 году. Полет Аляска - Земля Гранта - Шпицберген (1928 год)

5.1. Джордж Уилкинс

Сэр Джордж Хуберт (Хьюберт) Уилкинс [59] родился в Монт-Брайне в Южной Австралии в октябре 1888 года. Его отец был земледельцем. Закончив школу в Аделаиде, Уилкинс выбрал профессию фотографа. В 1912 году, во время войны на Балканах, он служил фотографом в турецкой армии. Потом работал в одной из английских фирм. Когда арктическая экспедиция под командованием В. Стефансона [60], организованная правительством Канады в 1913 году, обратилась к этой фирме с просьбой послать одного из фотографов для участия в экспедиции, был выбран Уилкинс. Снабженный первоклассными фотоаппаратами и кинокамерами, он прибыл в Ном. Здесь Уилкинс вместе со Стефансоном ступил на борт "Карлука" - одного из трех кораблей экспедиции - водоизмещением 250 тонн. В июле того же года судно снялось с якоря и, взяв курс на север, направилось вдоль берегов Аляски, намереваясь исследовать море Бофорта, где могли быть открыты новые земли, как это и оказалось в действительности. Судном командовал известный мореплаватель - Роберт Бартлетт, тот самый Бартлетт, который сопровождал Пири в двух его последних полярных экспедициях.

Но едва "Карлук" миновал мыс Барроу на северном побережье Аляски, как оказался зажат льдами. На борту было достаточно продовольствия, но не имелось свежего мяса. Его решили добыть на охоте, и для этого высадили на берег группу из шести человек. Они должны были выследить и убить карибу канадского оленя. Возглавил группу сам Стефансон. В нее он включил и Уилкикса, которого считал вполне подходящим для роли арктического охотника.

- У меня создалось впечатление, что он может приспособиться к любым условиям. Я все более убеждаюсь в этом, - говорил руководитель экспедиции.

Стефансон предполагал вернуться на корабль через одну-две недели, но, когда люди пришли к тому месту, где оставили судно, его там не было. Позже стало известно, что "Карлук" был увлечен дрейфом и 11 января 1914 года потерпел кораблекрушение у берегов острова Врангеля; многие члены экипажа погибли.

В то время как корабль, скованный льдами, дрейфовал навстречу своей трагической судьбе, Стефансон и его товарищи

продолжали путешествие на собачьих упряжках, двигаясь на восток вдоль побережья Аляски, пока наконец не увидели два других корабля экспедиции.

Об этом большом арктическом переходе на санях Уилкинс рассказывает так:

"Много миль прошли мы вдоль арктических берегов, пробираясь через паковый лед, преодолевая пространства ледяной воды, идя впереди собак и питаясь так же, как они, - тем, что мы могли добыть с помощью карабинов. Это была романтическая жизнь; суровая и все же не лишенная привлекательности. Но я родился и вырос в пустынных, малонаселенных районах Австралии, где не принято даже самым бедным путешествовать пешком. Поэтому, когда меня включили в экспедицию Стефансона, я не был приучен к труду и не любил ходить пешком..."

Не удивительно, что Уилкинс часто думал о возможности воздушного путешествия в Арктику.

- Мы должны покончить с этим устаревшим способом путешествовать, говорил он Стефансону. - Нам следует вернуться назад и раздобыть самолеты, с помощью которых мы сможем за один рейс выполнить всю работу, которую вы запланировали.

Но Стефансон был другого мнения. На борту самолета нельзя вести серьезную научную работу, а только наблюдения, так считал он.

После того как фото- и киноаппаратура погибли вместе с кораблем, деятельность Уилкинса как фотографа поневоле была сведена на нет. Поэтому он мог бы покинуть экспедицию уже летом 1914 года. Но Стефансон просил его задержаться, чтобы помочь выполнить географические исследования на острове Бенкс.

В апреле 1916 года, когда в экспедиции почти не оставалось ни собак, ни нарт, участие в ней Уилкинса потеряло всякий смысл.

Вернувшись в Европу, Уилкинс вступил в австралийские вооруженные силы, действовавшие на французско-германском фронте, и служил там до конца войны, занимаясь фотографированием с воздуха. Демобилизовался он уже в звании капитана.

В 1919 году Уилкинс вернулся к своей идее воздушной полярной экспедиции и тогда же впервые попытался реализовать свой замысел, надеясь пересечь арктические просторы от Шпицбергена до Аляски.

Позже он писал:

"В 1919 году я пытался заполучить дирижабль, чтобы

пересечь на нем полярную шапку от Шпицбергена до Аляски. Даже если бы я располагал достаточной суммой, чтобы финансировать это путешествие, никто из имевших или строивших тогда воздушные корабли в Англии не захотел бы мне продать или разрешить использовать дирижабль. Все думали, что это бессмысленная затея. Однако я был уверен тогда, как, впрочем, и сейчас, что на одном из дирижаблей, существовавших в ту пору в Англии, можно было с успехом совершить эту экспедицию".

Идея, без сомнения подсказанная Уилкинсом, - двойной перелет через Северную Атлантику, был успешно осуществлен на "R-34", о чем мы еще расскажем позже. Но очевидно, Уилкинс не представлял себе, что, даже если бы удалось достать несколько сотен тысяч долларов на приобретение такого дирижабля, как "R-34", еще более трудной проблемой было бы найти экипаж, который хотел и мог взяться за такое рискованное дело.

Потерпев неудачу в этой своей первой наивной попытке, Уилкинс в 1920 и 1922 годах принял участие в двух антарктических экспедициях: британской - к Земле Грейама [61] и в экспедиции Шеклтона [62] на судне "Квест". Вернувшись из Антарктики, он возглавил биологическую экспедицию в тропическую Австралию, которая финансировалась Британским музеем. По окончании ее он прибыл в Европу с намерением организовать воздушную антарктическую экспедицию, в которой хотел использовать гидросамолет "Дорнье-Валь", но и из этой затеи также ничего не вышло. Тогда он вернулся к идее воздушной арктической экспедиции, предложив лететь от мыса Барроу на северо-восток - к архипелагу Шпицберген, следуя над районом, где, по утверждениям эскимосов, на расстоянии трехсот миль от берега находись неоткрытые острова.

5.2. Экспедиция "Детройт Арктик"

С помощью английских и австралийских друзей Уилкинс собрал 15 тысяч долларов - сумму, достаточную, как он думал, для приобретения самолета с радиусом действия до 1200 миль. Он говорил:

"Аппарат с радиусом действия 1200 миль позволил бы мне исследовать интересующий район и выяснить, есть ли к северу от мыса Барроу какая-либо земля, на которой мы могли бы организовать метеорологическую станцию".

С такими планами Уилкинс возвратился в Америку в 1925 году. С помощью Американского географического общества, а также Стефансона он подписал договор с газетой "Детройт Ньюс" и с Североамериканским союзом научной информации, что позволило ему раздобыть для экспедиции 25 тысяч долларов.

Кроме того, свою поддержку ему пообещали несколько миллионеров Детройта.

Экспедиция получила название "Детройт Арктик".

Уилкинс заказал два моноплана "Фоккер". Один из них, с размахом крыльев 22 метра, имел три двигателя мощностью 220 л. с. каждый. Другой, имевший размах 19 метров, был оснащен двигателем "Либерти" мощностью 400 л. с. Трехмоторный самолет прибыл из Голландии, одномоторный - строился в Америке. Первую машину назвали "Детройт", вторую - "Аляска". Надо заметить, что трехмоторный "Детройт" в отличие от "Аляски" имел двойное управление.

Пилотами были назначены майор Ланфьер и лейтенант Карл Бен Эйелсон, который, имея диплом военного летчика, совершил немало полетов на Аляску.

Оба самолета были доставлены морем в порт Севэрд на Аляске, а оттуда по железной дороге в Фэрбенкс. В Фэрбенксе, расположенном в 600 километрах к юго-востоку от мыса Барроу, где Уилкинс решил основать базу для арктических полетов, оба самолета были смонтированы и поставлены на лыжи. Скоро они были готовы к полету.

Как представитель прессы Детройта в Фэрбенкс прибыл журналист Пальмер Хатчинсон.

5.3. Полоса неудач

Пробные полеты оказались неудачными.

Трехмоторный самолет вывели из ангара. Майор Ланфьер занял место пилота, рядом сел Уилкинс. Кто-то из оставшихся на земле крикнул:

- All clear! [63]

И самолет побежал по взлетной полосе. Но едва была пройдена сотня метров, как из-за небольшого снежного заноса он остановился. Люди бросились убирать снег лопатами. Наконец полоса была свободна, вновь раздался возглас "ll clear!", и Ланфьер запустил двигатели. Однако только самолет сдвинулся с места, как вдруг раздался глухой, сильный удар. Машина остановилась. Уилкинс высунулся из иллюминатора и увидел ужасную картину: Хатчинсон мертвый лежал под винтом. Очевидно, команда была подана несколько преждевременно.

Последующие дни были использованы для того, чтобы очистить от снега взлетное поле. Через неделю оно было свободно. На этот раз Уилкинс решил лететь на одномоторном самолете Аляска". Место пилота занял Эйелсон, Уилкинс сел рядом с ним.

После сорока минут полета, во время которого самолет показал себя достаточно маневренным, Уилкинс приказал

приземлиться. Но посадка прошла неудачно, самолет получил повреждения. Люди же остались целы и невредимы.

На следующий день в воздух поднялся трехмоторный "Детройт", пилотируемый Ланфьером. Но, едва оторвавшись от земли, самолет стал сильно вибрировать. Решили приземлиться. Посадка и на этот раз оказалась неудачной. Самолет был сильно поврежден, но люди опять-таки не пострадали.

Уилкинс не пал духом из-за всех этих неудач. Он решил отремонтировать оба самолета, однако на это требовалось время. А когда машины были готовы, сроки для полетов в полярных районах были упущены. Экспедицию пришлось перенести на следующий год; пока же Уилкинс вместе с Эйелсоном на одномоторном самолете намеревался доставить на мыс Барроу все, что требуется для арктических полетов.

Они вылетели на моноплане "Аляска" 31 мая 1926 года. Ветер был попутный, но они попали в густую полосу тумана, скрывшего землю. Мыс Барроу пролетели, не заметив его. Когда туман рассеялся, Уилкинс и Эйелсон решили воспользоваться хорошей видимостью, чтоб пролететь еще дальше на север и провести первые исследования. Раньше никто не удалялся более чем на 50 миль от мыса Барроу. Они преодолели 150 миль, не встретив, к сожалению, ни единого клочка земли.

За этим первым полетом последовали два других с целью доставить на мыс Барроу запасы бензина. Но в Фэрбенксе при взлете "Аляска" снова потерпела серьезную аварию.

На смену "Аляске" запустили двигатели трехмоторного самолета. Несмотря на туман, "Детройт" благополучно приземлился на мысе Барроу.

Уилкинс хотел возвращаться назад, как только рассеется туман, но он держался три недели подряд. Четвертого июня Уилкинс принял решение отложить исследовательские полеты до следующего года. Вернувшись в Фэрбенкс, Уилкинс поставил оба самолета в ангар; укрыл на складе все снаряжение. Члены экспедиции возвратились домой.

5.4. Полет Уилкинса и Эйелсона в 1927 году

Несмотря на неудачу своей первой экспедиции, Уилкинсу удалось убедить газетчиков Детройта, финансировавших ее, помочь ему в подготовке второй экспедиции, которую он хотел осуществить в 1927 году. Он достал два одномоторных биплана "Стинсон", поставленных на лыжи, с двигателями мощностью 220 л. с. Кроме этих бипланов в его распоряжении имелся также одномоторный "Фоккер" с двигателем "Либерти" в 400 л. с., который развивал скорость до 100 миль в час. Автономность полета была достаточной для того, чтобы Уилкинс мог без

посадки перелететь с мыса Барроу на Шпицберген.

Экспедиция отправилась из Сиэтла 11 февраля 1927 года. Уже в Фэрбенксе привели в порядок "Фоккер". Помимо Эйелсона в качестве второго пилота был приглашен Эджер Греэм, который должен был перегнать оба "Стинсона" в Фэрбенкс. Когда авиаторы прибыли, "Фоккер" был уже готов к полету. Оставалось заменить лишь обычные шасси на лыжи. Но в Фэрбенксе самолет мог взлететь и так. На мыс Барроу аэропланы прибыли благополучно.

Программа и на этот раз заключалась в исследовании района, расположенного к северо-востоку от мыса Барроу. Если не будут обнаружены новые земли, самолет совершит посадку на паковый лед, чтобы измерить глубину моря в этих местах. Запланировали несколько полетов. В самом протяженном из них самолет возьмет курс к Земле Гранта [64] и будет лететь, пока не израсходует весь бензин. После приземления люди продолжат путь пешком.

Во время первого полета над Чукотским морем, когда были преодолены 500 миль над паковым льдом, в моторе начались перебои. Пришлось совершить вынужденную посадку. Уилкин воспользовался этим, чтобы измерить глубину моря. Устранив неполадки в моторе, продолжили полет и в течение двух часов летели к мысу Барроу при сильном встречном ветре. Приближалась ночь, видимость стала очень плохой. В конце концов кончился бензин, и пришлось опуститься в планирующем полете на паковый лед с высоты полторы тысячи метров. При посадке самолет получил тяжелые повреждения, но Уилкинс и Эйелсон не пострадали.

Теперь уже и не оставалось ничего другого, как попытаться добраться до берега пешком. Однако начавшийся буран заставил двух человек задержаться на льдине - там, где была совершена посадка. Льды же дрейфовали на юго-восток со скоростью пять-шесть миль в час. Когда показалось солнце, люди смогли определить свое местонахождение: они были в ста милях к северо-западу от мыса Барроу. Уилкинс и Эйелсон торопились вернуться на свою базу, но переход оказался очень тяжелым. Было очень холодно, Эйелсон отморозил четыре пальца на руке. Наконец они вышли на берег в нескольких милях восточнее мыса Барроу, связались с базой, и Греэм поспешил на помощь к ним на другом самолете.

На мысе Барроу Эйелсону была оказана первая помощь, однако мизинец на отмороженной руке пришлось ампутировать. Затем Эйелсон был отправлен в Фэрбенкс для дальнейшего лечения.

На мысе Барроу остался Греэм, чтобы продолжить полеты. Однако погода ухудшалась. Греэм заявил, что в этом году больше

летать нельзя. Так экспедиция завершилась в июне, и Уилкинс вернулся в Фэрбенкс.

Эта вторая неудача окончательно подорвала энтузиазм газетчиков Детройта. Они категорически отказались дать деньги Уилкинсу для новой экспедиции.

5.5. Полет Аляска - Земля Гранта - Шпицберген (1928 год)

Несмотря на отказ в финансовой поддержке, Уилкинс не сдался. В Фэрбенксе он продал "Фоккер" и два "Стинсона" и на вырученные деньги купил самолет нового типа, построенный фирмой "Локхид корпорейшн" [65]. Новую машину назвали "Вега". На этом достаточно хорошо оснащенном самолете, имевшем приемно-передающую радиостанцию, Уилкинс и Эйелсон вернулись на мыс Барроу в апреле 1928 года. Отсюда Уилкинс хотел направиться к северо-северо-востоку, намереваясь достичь северных берегов Земли Гранта, а именно точки с координатами 84° с. ш. и 75° в. д. по Гринвичу. Здесь в зависимости от атмосферных условий и количества оставшегося бензина путешественники собрались приземлиться или же следовать дальше - к Шпицбергену.

Для Уилкинса наибольший интерес представлял первый вариант, так как он позволял вновь вернуться в район моря Бофорта, где, по рассказам охотников-эскимосов, существовал остров, на котором было много тюленей. Этот остров уже искал, хотя и безрезультатно, датский исследователь Миккелсен в 1906 году. Пири, Стефансон и Мак-Миллан также высказывали мнение, что в Полярном море существовала какая-то неведомая земля или группа островов. Уилкинс надеялся своим полетом окончательно прояснить эту проблему, а заодно и вопрос о Земле Бредли [66], о существовании которой говорил Кук.

"Вега", пилотируемая Эйелсоном, вылетела с мыса Барроу 6 апреля. После тринадцати часов полета она находилась в заранее условленном месте - в 20 милях севернее Земли Гранта, в точке с указанными выше координатами. Отсюда начинался заключительный этап исследований по программе Уилкинса. Там, где якобы находились неоткрытые острова, не было заметно никаких следов земли, хотя видимость была превосходной и "Вега" летела на высоте 1000 метров к Грен-фьорду на Шпицбергене. Они прибыли туда через 20 часов 20 минут после старта с мыса Барроу, совершив посадку в узком проливе между Землей Принца Карла и западными берегами Земли Оскара II, рядом с маленьким островом, который потом они назвали Мертвым. Поднявшаяся вьюга заставила их провести четыре дня в кабине самолета на месте посадки. Наконец ветер утих, и они взлетели, удостоверившись, что находятся рядом с Грен-фьордом.

Так счастливо завершился первый полет на самолете от берегов Аляски к Шпицбергену. Это произошло через два года после того, как дирижабль, построенный в Италии, впервые совершил полет в огромном неисследованном районе, расположенном между Северным полюсом и мысом Барроу.

6. ПРОГРЕСС В АЭРОНАВТИКЕ. ИТАЛЬЯНСКИЙ ПЛАН ПОКОРЕНИЯ ПОЛЮСА

Рейс "L-59". Двойной перелет "R-34" через Атлантику. Итальянский план экспедиции на Северный полюс

6.1. Рейс "L-59"

Во время первой мировой войны строительство самолетов и дирижаблей достигло значительного прогресса. Больше всего дирижаблей в это время было сооружено в Германии, где они использовались как бомбардировщики, летающие на большие расстояния. Уже в 1917 году на германских верфях создавались дирижабли, способные перевозить многотонные грузы на расстояние в несколько тысяч километров, и притом на достаточно высокой скорости. Яркой демонстрацией их огромных возможностей стал рейс дирижабля "L-59" [67], оставивший заметный след в истории аэронавтики.

Утром 21 ноября 1917 года воздушный корабль под командованием капитана Людвига Бокхольта вылетел из местечка Хамбол на юге Болгарии с заданием доставить тринадцать тонн груза - снаряжение и медикаменты - войскам, осажденным в горах Восточной Африки. Бульшая часть пути была уже позади, и дирижабль находился в окрестностях Хартума, когда в ставку верховного командования в Берлине пришло известие, что осажденные части капитулировали. По радио "L-59" получил приказ возвращаться. Дирижабль развернулся на 180° и вернулся в Хамбол, пролетев 6800 километров без остановки. Это был мировой рекорд продолжительности и дальности полета.

6.2. Двойной перелет "R-34" через Атлантику

Война заканчивалась. Было ясно, что дирижабли можно использовать и в мирное время как отличное транспортное средство, в первую очередь в коммерческих целях, и как средство связи между Европой и США. Один такой дирижабль совершил двойной перелет через Северную Атлантику. Этот рейс заслуживает упоминания, так как показывает практические возможности лучших дирижаблей той поры.

Начало этой истории было положено соглашением между Британским адмиралтейством и Морским министерством США в 1919 году. Для полета был выбран дирижабль "R-34", вылетевший под командованием майора Скотта 2 июля в 2 часа 42 минуты из Шотландии в Ньюфаундленд. Он имел на борту тридцать человек, двадцать семь из которых были членами экипажа, и...

одного кота.

Туманы и бури преследовали "R-34" на протяжении всего пути. Тем не менее через четыре с половиной дня, а точнее через 108 часов 12 минут он благополучно приземлился в нью-йоркском аэропорту "Рузвельт" в Лонг-Айленде, пролетев 5150 километров.

В обратный путь в Англию дирижабль отправился в ночь с 9 на 10 июля. Ветер на этот раз был попутный, и полет продолжался всего 75 часов 3 минуты. "R-34" приземлился в Пулхэме 15 июля в 6 часов 57 минут. Этот двойной рейс через Атлантику вошел в историю аэронавтики как один из самых грандиозны" полетов.

6.3. Итальянский план экспедиции на Северный полюс

Весной 1924 года, когда Амундсен находился в Италии, военный конструкторским бюро в Риме, где создавались дирижабли для итальянской армии и флота, руководил автор этих строк - полковник Умберто Нобиле. За десять лет напряженного труда, преодолевая многие трудности, я добился больших успехов в строительстве дирижаблей. Мое имя как конструктора воздушных кораблей было широко известно не только в Италии, но и за ее пределами: я проектировал и строил дирижабли для флотов многих стран Соединенных Штатов Америки, Аргентины, Испании, а немного позже и для Японии.

Присутствие Амундсена в Италии и его план нового полета, о котором пресса сообщала как о полярной экспедиции на двух самолетах "Дорнье-Валь" (утверждалось даже, что Амундсен собирался осуществить ее в том же году без всякой серьезной подготовки), привлекло мое внимание к полярным исследованиям.

Я был убежден, что преимущество дирижаблей перед самолетами в этой области бесспорно, особенно благодаря высокой автономности их полета. Ни один из существовавших тогда самолетов, как я считал, не имел достаточной автономности для безопасного полета на Северный полюс, даже отправляясь не с Аляски, а с северных берегов Шпицбергена. Попытка Амундсена в 1923 году пересечь полярную шапку на одномоторном "Юнкерсе" казалась мне бессмысленной. Новая экспедиция Амундсена на самолетах, которые должны были вылететь из Кингсбея на Шпицбергене, также, на мой взгляд, не могла иметь успеха.

Самолет вообще не годился для исследования Арктики, потому что пилот не мог по своему желанию уменьшать скорость, как при полете на дирижабле. Кроме того, попав в туман, самолет не имел возможности без большого риска опуститься ниже

полосы тумана и лететь на малой высоте, тогда как дирижаблю и это было под силу.

Так в 1924 году у меня впервые возникла идея полярной экспедиции на одном из дирижаблей собственной конструкции.

Сказать по правде, до тех пор я не думал о подобном деле. Юношей, когда покорение Северного полюса казалось величайшим предприятием, доступным смелому человеку, я, как и многие мои сверстники, мечтал о больших полярных экспедициях, которые в конце прошлого века следовали одна за другой. Больше всего мое воображение занимала экспедиция на "Фраме", о превратностях которой двенадцатилетним мальчиком я с жадностью читал в 1897 году в книге Нансена и Свердрупа "В стране льда и ночи" [68], которая вышла тогда в Италии в прекрасно иллюстрированном издании.

Меня потрясла трагедия экспедиции Андре, героизм ее участников - об этом много писали в том же году итальянские газеты. Позже я с радостью узнал, что Италия тоже вышла на арену полярных исследований - первой ласточкой стала экспедиция герцога Абруццкого...

Но то были уже далекие воспоминания. Превратности судьбы, повседневные заботы, необходимость зарабатывать хлеб насущный, а позднее работа в области аэронавтики, трудные задачи, которые приходилось решать на военном заводе в Риме, где строились дирижабли, стремление защитить своих сотрудников от бесчестных спекулянтов послевоенного времени, а потом и от махинаций политиканов - все это целиком занимало мое время и мысли. Я и думать забыл о полюсе.

Однако позже, когда мне исполнилось 39 лет и был уже построен "N-1" самый лучший из сконструированных мною дирижаблей, годный для больших полетов, идея использовать воздушный корабль в той области, где самолеты до сих пор терпели неудачу, - в завоевании полюса - овладела мною целиком.

По сравнению с "цеппелинами", которые появились в годы первой мировой войны, "N-1" имел небольшую автономность полета. Однако я был убежден, что, вылетев из Кингсбея, "N-1" без особых осложнений сможет достичь полюса. Трудности скорее могли бы возникнуть во время огромного перелета из Рима в Кингсбей, через Европу и Баренцево море.

Но тем летом 1924 года, поглощенный конструкторской работой и испытаниями, я не имел возможности отправиться к полюсу. После успешных пробных полетов "N-1" зародился проект создания нового большого дирижабля полужесткой конструкции объемом 55.000 кубических метров. Тем временем закончилось

сооружение дирижабля "Mr" тоже полужесткой конструкции, но объемом всего 1000 кубических метров; это "ювелирное" изделие баллонной техники предназначалось для тренировочных полетов. Их было много совершено в тот год с целью отрабатывания приземления и причаливания без помощи с земли [69].

Только весной 1925 года, когда Амундсен отправился к полюсу на самолетах "Дорнье-Валь", мне удалось выкроить время, чтобы вернуться к своей идее полярной экспедиции на дирижабле типа "N-1" [70].

По проекту предполагалось использовать второй экземпляр дирижабля этого типа, который тогда строился. О первом "N-1" говорить не приходилось, так как он находился в распоряжении военного флота. К тому же при его строительстве приходилось из соображений экономии использовать материалы военного времени - более тяжелые, чем требовалось, поэтому вес корабля превысил предусмотренный.

При создании второго экземпляра применялись более подходящие материалы, и вес дирижабля удалось снизить на 1200 килограммов. Можно подсчитать, что при подъемной силе 1,15 килограмма на кубический метр полезный вес дирижабля составит 10.000 килограммов. Это значит, что на борт можно было взять 3300 килограммов различных грузов, в том числе резервные запасы продовольствия для тринадцати человек, при полете на расстояние 4000 километров со скоростью 90 километров в час.

Однако предстояло решить еще много проблем, например выяснить, как поведет себя при низких температурах прорезиненная ткань, из которой была сделана оболочка дирижабля. Все сложные вопросы мною решались совместно с помощниками, среди которых был опытный химик - полковник Хелбиг. Он был итальянским гражданином, хотя мать у него русская, а отец - немец.

Мой план предполагал не только путешествие к полюсу, но и другие полеты в неисследованные районы: к востоку от архипелага Шпицберген по направлению к Северной Земле и на запад - к Гренландии. Я не сомневался в том, что второй экземпляр "N-1" вполне приспособлен для таких полетов. Строительство его велось на заводе в Риме и должно было быть закончено к концу 1926 года. Экспедиция, таким образом, могла состо-яться весной 1927 года. Оставалось время, чтобы хорошо подготовиться к ней, а также решить финансовые проблемы.

На Шпицбергене необходимо было организовать базу со складом для продовольствия и снаряжения и построить ангар. Если бы экспедиция располагала дирижаблем более крупным, чем

"N-1", можно было бы отказаться от сооружения ангара, что обходилось недешево. Для воздушного корабля с радиусом действия, например, таким, как у "L-59", базу можно было бы устроить на севере Европы, на одной из полярных станций, где имелись большие ангары: в Пулхэме в Англии, в Штольпе в Германии, на Балтийском море, или в России - в Гатчине, неподалеку от Ленинграда.

Расстояние по длине меридиана между полюсом и каждым из этих мест составляло соответственно: 4300, 3460 и 3420 километров. Пролететь такой путь туда и обратно ничего не стоило для воздушного корабля с радиусом действия, как у "L-59". Вероятно, это было также под силу и новому дирижаблю полужесткой конструкции объемом 55.000 кубических метров.

Однако ни один из больших дирижаблей ни в те годы, ни позже не рискнул отправиться к полюсу. Правда, в 1931 году "Граф Цеппелин" совершил арктический полет, но он не пересек 82-го градуса северной широты. А ведь его объем был в шесть раз больше, чем у "N-1".

В чем же причина кажущегося парадокса? Ответить нелегко. Одна из них, безусловно, кроется в риске, элементе случайного, непредвиденного, который возможен в любой экспедиции. Когда Амундсен летом 1925 года, еще до меня, обратился во Фридрихсхафен к Эккенеру [71], предложив отправиться вместе с ним в путешествие к полярной шапке, он встретил отказ. Ему сказали, что экипаж "Цеппелина" не принял предложение, и, наверное, это к лучшему. Во всяком случае то, что дирижабль в пять раз меньший, чем "Граф Цеппелин", отправлялся к полюсу, определялось в основном субъективным фактором: встречей двух неординарных личностей - Амундсена и Нобиле, одинаково честолюбивых и одинаково презирающих опасность [72].

Историю этой встречи и то, что последовало за ней, мы и расскажем.

7. ЭКСПЕДИЦИЯ АМУНДСЕНА - НОБИЛЕ

Встреча с Амундсеном. Соглашение с итальянским правительством. Подготовка экспедиции. Полет над Европой. Испытательные полеты и экипаж. Полет по маршруту Рим - Ленинград. Пребывание в России. Неожиданный подарок. В Академии наук СССР. Отлет из России. Итальянцы в Кингсбее. Подготовка к последнему полету. Экипаж. Перед вылетом. К полюсу. Молчание радио после полюса. В неисследованном районе. Над Беринговым проливом. Конец полета. После высадки. В Теллере. В Номе. Возвращение. Благородное признание Уилкинса.

7.1. Встреча с Амундсеном

4 июля 1925 года, вернувшись из экспедиции на самолетах "Дорнье-Валь", Амундсен с пятью своими товарищами прибыл в Осло, где с большими почестями был встречен соотечественниками, несмотря на то что полюс им так и не был покорен. Через одиннадцать дней Амундсен мне телеграфировал, прося встретиться с ним в Риме "по важному и секретному делу". Еще через два дня он отправил новую телеграмму, в которой просил меня прибыть в Осло, так как непредвиденные обстоятельства не позволяли ему самому приехать в Рим.

Амундсен ничего не сообщал о цели встречи, но было очевидно, что он хотел поговорить об использовании одного из построенных мною дирижаблей для полета на Северный полюс. Амундсен знал "N-1". Годом раньше, находясь в Италии, он попросил разрешения участвовать в одном из полетов дирижабля и убедился в огромных преимуществах дирижабля по сравнению с самолетом в географических исследованиях.

Я был счастлив, получив телеграмму Амундсена. В сотрудничестве с норвежцами, и особенно с покорителем Южного полюса Амундсеном, одно имя которого обладало большой притягательной силой, скорее могла осуществиться экспедиция, о которой я мечтал целый год.

Я прибыл в Осло 25 июля. В тот же вечер на вилле Амундсена в Бунден-фьорде состоялась наша первая встреча. В ней участвовал лейтенант норвежского флота Рисер-Ларсен, с которым я познакомился в Риме в 1924 году. Амундсен немедля перешел к делу, спросив меня, что я думаю об использовании итальянского дирижабля в научной полярной экспедиции. Я ответил, что в течение года имел возможность всесторонне обдумать этот вопрос и пришел к выводу, что дирижабль объемом 19.000 кубических метров типа "N-1" сможет не только совершить полет по маршруту Шпицберген - полюс, но и осуществить серию

полетов в прилегающих районах, если в Кингсбее будет построен ангар. Я выразил также уверенность, что итальянское Министерство авиации охотно примет участие в организации экспедиции на дирижабле двойнике "N-1", который тогда строился.

Тут Амундсен, прервав меня, заметил, что непосредственное участие итальянского Министерства авиации излишне, так как Норвежский аэроклуб, который взял на себя финансовые заботы экспедиции, хотел бы купить дирижабль. И следовательно, над ним будет поднят норвежский флаг.

- Тем лучше, - ответил я, - это многое упрощает. Так мы сможем быстрее пройти подготовительный период.

Пока все шло гладко. Трудности возникли, когда Амундсен принялся обсуждать программу экспедиции. Он был против серии исследовательских полетов с возвращением на базу. Его интересовало только одно: перелет из Шпицбергена через Северный полюс к Берингову проливу. Амундсен хотел выяснить, есть ли в районе полюса континент, существование которого считали возможным он и другие исследователи, или же только ледяное море раскинулось на огромных неисследованных просторах между полюсом и северными берегами Аляски.

Услышав такое неожиданное предложение, я в первый момент растерялся. От Кингсбея до мыса Барроу на северном берегу Аляски не менее 3500 километров, и я не был уверен, под силу ли маленькому дирижаблю преодолеть столь большое расстояние. Однако после недолгого размышления я пришел к выводу, что, ограничив число людей на борту до шестнадцати человек, можно было бы попробовать осуществить эту идею.

В новом дирижабле многие конструкции уже были облегчены, и можно было внести другие усовершенствования, чтобы увеличить полезный вес корабля и обеспечить его достаточную автономность в намеченном полете.

Новое и более серьезное препятствие возникло после того, как Амундсен высказался о необходимости ускорить подготовку экспедиции, с тем чтобы начать ее следующей весной. Было совершенно невозможно в такой короткий срок закончить постройку дирижабля и подготовить его к полету. В этом случае пришлось бы использовать имевшийся дирижабль "N-1", который находился тогда в ведении итальянского флота.

Однако первый экземпляр дирижабля "N-1" не обладал автономностью, требуемой для такого длительного полета. Как мы уже говорили, при его строительстве использовались материалы более тяжелые, чем следовало, но они стоили дешевле, и их легче было достать. Кроме того, корабль был

дополнен большой и удобной кабиной для пассажиров с двадцатью комфортабельными креслами. Имелась даже небольшая кровать, предназначенная для короля Италии, который с наслаждением совершал полеты на дирижаблях, построенных на военном заводе в Риме. Но все эти удобства сильно утяжелили дирижабль; в результате его собственный вес превысил проектный, а полезная грузоподъемность оказалась сравнительно низкой. Словом, использовать "N-1" для полета на полюс было никак нельзя.

Я вынужден был ответить Амундсену, что весной 1926 года полет осуществить не удастся. Но если Амундсену хотелось завершить свою карьеру полярного исследователя такой значительной экспедицией, то мне не меньше хотелось увидеть один из созданных мною дирижаблей в полете, который до тех пор не удалось совершить никому. Я подумал, что если посвящу подготовке к полету все свое время и силы, то с помощью техников и рабочих завода в Риме, которые, конечно, с радостью меня поддержат, можно будет закончить в срок все необходимые работы. Я чувствовал, что склоняюсь к компромиссу и беру таким образом на себя большую ответственность. Я сказал, что согласен.

Дело наконец уладилось. Это было смелое решение, особенно если учесть, что в Германии как раз в тот год задумали полярную экспедицию с таким же маршрутом, как предлагал Амундсен, и для ее осуществления комитет ученых и экспертов под председательством Нансена [73] считал необходимым использовать дирижабль "Цеппелин" объемом 135.000 кубических метров, в семь раз превосходящий "N-1".

В Америке, как мы уже рассказывали, тоже собирались достичь полюс на дирижабле, более чем в три раза превосходящем по размерам "N-1", но президент США запретил полет, сочтя его слишком рискованным. И произошло это как раз в то самое время, когда я принял решение, вылетев из Рима, пересечь огромный полярный район, куда до тех пор не удалось проникнуть ни одному человеку. И это на дирижабле, о котором годом раньше одна римская газета писала, что он не способен совершить перелет из Рима в Фиуме, на расстояние 400 километров.

7.2. Соглашение с итальянским правительством

Финансовую организацию экспедиции взял на себя Норвежский аэроклуб, в пользу которого Линкольн Элсуорт пообещал сделать персональный взнос в размере 125 тыс. долларов. Уже 1 сентября 1925 года в Риме было заключено соглашение между итальянским правительством и Норвежским аэроклубом. Аэроклуб приобретал дирижабль, в котором мне

предстояло сделать необходимые усовершенствования. На итальянцев возлагалась вся подготовка к полету, включая устройство баз снабжения в Норвегии и на Шпицбергене, в чем принимал участие и Норвежский аэроклуб. Помимо этого надо было позаботиться о полярной одежде, обеспечить запасы продовольствия, а также достать рюкзаки, лыжи, оружие, палатки и другое снаряжение на случай вынужденной посадки на лед.

По этому соглашению итальянское правительство не только уступало аэроклубу дирижабль, но и предоставляло в его распоряжение техников, рабочих и все необходимое для полета. Экспедиция, таким образом, превращалась в дело, задуманное и осуществленное норвежцами, в то время как подготовка ее проходила в Италии.

После счастливого завершения экспедиции итальянское правительство посчитало для себя выгодным сделать более очевидными заслуги итальянцев и помогло Норвежскому аэроклубу выплатить долги. Оно вернуло купленный норвежцами и теперь уже ненужный им "N-1", возложив на итальянское Министерство авиации бульшую часть расходов, затраченных на подготовку и осуществление полета. Итальянское правительство сделалось главным финансистом экспедиции.

Сообщение об этой экспедиции вызвало в Италии волну споров, критических выступлений и сомнений. Утверждалось, что "N-1" не сможет совершить перелет из Рима на Шпицберген и уж тем более ему не преодолеть путь над полярной шапкой. А может быть, он не достигнет даже Франции.

Эти пророчества были недостаточно убедительны для того, чтобы запретить полет. Однако некоторое действие они все же возымели; под их влиянием корреспондент "Нью-Йорк Таймс", который по контракту с аэроклубом должен был принять участие в перелете Рим - Шпицберген, отказался ступить на борт дирижабля. Симпатичный юноша оставил в Америке невесту и под впечатлением слухов, ходивших в различных кругах римского общества, стал опасаться, что ему больше не суждено ее увидеть. Чтобы рассеять свои сомнения, он обратился в американское посольство к своему другу авиационному атташе и попросил у него совета. Тот заметил, что вступление в брак таит не меньше опасностей, чем путешествие к полюсу. Но молодой журналист не согласился с этим и предпочел остаться на земле, полагая, что для будущего супруга эта почва более надежная, чем палуба в рубке управления "N-1".

Нельзя умолчать и об инициативе, принадлежавшей Валле [74]. Побуждаемый, без сомнения, Крокко и Узуэлли [75], он предложил организовать полностью итальянскую экспедицию на

дирижабле полужесткой конструкции объемом 120. 000 кубических метров; два таких дирижабля были спроектированы несколько лет назад, но не были построены. Валле говорил об этом с Габриэле д'Аннуцио [76], и тот 12 сентября 1925 года написал ему в ответ: "Твое предложение обещает удовлетворить мою жажду смерти и бессмертия". Он хотел, рассказывает Валле в своей книге, совершить посадку во льдах на полюсе и остаться там в одиночестве.

А Артуро Крокко д'Аннуцио сказал так:

- Я намерен остаться на полюсе; высадите меня там, внизу. Такой человек, как я, не может умереть и лежать в гробу. Я должен исчезнуть в тайне, овеянный легендой. Я превращусь в ось Земли!

Экспедиция Амундсена - Нобиле состоялась весной 1926 года, об экспедиции же Крокко - Узуэлли - Валле больше не было речи.

Вопреки многочисленным прогнозам наша экспедиция закончилась успешно, и Валле, возглавлявший тогда Академию аэронавтики в Ливорно, официально признал, что ранее ошибался. Он издал в академии специальный документ, в котором говорилось: "Фантастический трансполярный перелет, замысел и осуществление которого многим казались полнейшим безумием, теперь совершен".

Впрочем, не только итальянские пилоты считали, что "N-1" слишком мал для такого полета. В кругах иностранных аэронавтов также придерживались мнения, что было чистым безумием пытаться пересечь арктическую шапку на таком небольшом дирижабле. Некоторые доходили до того, что объявляли это просто блефом.

7.3. Подготовка экспедиции

Подписав соглашение с итальянским правительством, Амундсен покинул Европу и отправился в продолжительное турне по Америке, выступая с лекциями и рассказами об экспедиции 1925 года. Это турне продолжалось до марта 1926 года. Рисер-Ларсен с той же целью отправился из Осло в Германию, Швецию и другие края. Я же оставался в Риме, чтобы заняться подготовкой полета Рим Северный полюс - Аляска.

В первые дни октября 1925 года приступили к делу. Наиболее трудная проблема заключалась в сокращении собственного веса дирижабля, который в тот момент, когда итальянский флот передал его Нобиле, весил 13.400 килограммов. Надо было уменьшить вес хотя бы на 1600 килограммов, иначе нельзя было бы разместить на борту дирижабля шестнадцать человек, участвующих в трансполярном перелете, семь тонн бензина и масла, необходимые для полета, а также все обязательные в

длительном полете приборы и инструменты, включая средства, позволяющие дирижаблю приземлиться на Аляске без помощи с земли. Надо было также взять все, что необходимо для возможного пешего перехода во льдах, включая запасы продовольствия.

Задача достаточно трудная, к тому же следовало внести и некоторые усовершенствования, например в носовой части корабля, чтобы облегчить его причаливание к мачте. Наиболее значительные преобразования ожидали пассажирскую кабину, которая, как мы уже говорили, была просторной и удобной, но слишком тяжеловесной. Рубка управления реконструировалась таким образом, чтобы защитить людей от холода, а также от ветра, когда они выглянут в иллюминатор, чтобы посмотреть на землю.

Не останавливаясь на различных переделках и усовершенствованиях, произведенных на дирижабле, мы ограничимся лишь упоминанием экспериментов, касавшихся влияния низких температур. Так, мы провели испытания на механическую прочность и проницаемость водорода трехслойной прорезиненной ткани, из которой была сделана оболочка газовой камеры дирижабля. Первые, наиболее простые опыты проводились в Риме, за ними последовали более сложные эксперименты в Милане, в лабораториях "Пирелли" - одной из фирм, выпускающих ткани для оболочек дирижабля.

Результаты опытов были обнадеживающими. При низких температурах проницаемость водорода даже уменьшалась. Но когда температура приближалась к минус двадцати, оболочка становилась жесткой, и это, конечно, могло привести к трещинам или разрывам.

Большую опасность для дирижабля представлял туман. Когда дирижабль шел в тумане, на внешней стороне его оболочки нарастала ледяная корка. Слоя льда толщиной две десятых миллиметра было достаточно, чтобы утяжелить корабль на тысячу килограммов. В ходе экспериментов было установлено, что при температуре минус восемнадцать - девятнадцать градусов, когда дирижабль проходит сквозь влажный поток воздуха, уже через несколько часов на оболочке образуется тонкий слой льда.

Можно ли предупредить это опасное явление? Пробовали покрывать поверхность оболочки жирной смазкой разных типов, но ни одна из них не оказалась эффективной. Неплохой результат давал глицерин, но действие его, к сожалению, было непродолжительным. От защитной смазки пришлось отказаться. Оставалось только стараться избегать тумана, что не всегда

возможно.

Наибольшую опасность представляло нарастание льда на внешних металлических частях дирижабля вблизи моторных отсеков. В этом случае под действием ветра куски льда могли отрываться и попадать на движущиеся лопасти винта, который, отбрасывая их, "выстреливал" ими по оболочке, повреждая ее. Чтобы избежать этого, мы укрепили стенки оболочки в наиболее уязвимых местах.

В ходе экспериментов тщательно проверялись и средства для возможного приземления на Аляске без помощи с земли: амортизатор, ледяные якоря, а также устройство для выгрузки людей, материалов и снаряжения с дирижабля, повисшего в воздухе на высоте нескольких десятков метров от земли.

7.4. Полет над Европой

Путь следования дирижабля из Рима в Кингсбей определился не сразу. Было ясно, что такой маленький дирижабль не может пройти без остановки 4200 километров. Решили разделить полет на два этапа, сделав остановку, чтобы пополнить запасы водорода и бензина. Сделать это можно было или на базе в Пулхэме - в Англии, или же в России - в Гатчине, неподалеку от Ленинграда. Мы предпочли второй вариант, потому что Гатчина на тысячу километров ближе к Кингсбею, чем Пулхэм.

В январе 1926 года я приехал в Россию, чтобы осмотреть ангар и достичь договоренности с советскими властями в Москве и Ленинграде, которые взяли на себя бремя расходов по ремонту ангара и обещали сделать все возможное для экспедиции: обеспечить ее обслуживающим персоналом и охраной, снабдить водородом, бензином и всеми другими материалами, которые могут потребоваться. Советские власти обещали также предоставить жилье для персонала. Все обещания были выполнены полностью.

Несколько позже норвежцы выразили желание увидеть вблизи дирижабль, на котором Амундсен полетит к полюсу, и в конце концов был выбран маршрут: Рим - Пулхэм - Осло - Гатчина - Кингсбей.

В Пулхэме была прекрасная база, поэтому туда не требовалось посылать ни каких-либо материалов, ни итальянский персонал. В Гатчину отправили много запасных частей, различное снаряжение и несколько квалифицированных рабочих.

Базу в Кингсбее приходилось создавать совершенно заново. Прежде всего нужно было построить укрытие для дирижабля: не настоящий ангар, который обошелся бы очень дорого, а всего лишь две стены без крыши и дверей - по проекту, предложенному итальянским инженером Трояни. Каждая стена представляла

собой деревянный каркас, обтянутый плотной тканью. У основания обе стены также соединялись деревянным каркасом, который служил основой для пола. Ясно, что такое сооружение не нуждалось в фундаменте, это была просто якорная стоянка на местности. Ее построили в Норвегии по эскизам, присланным из Рима.

Из Италии в Кингсбей также доставили необходимые инструменты, баллоны со сжатым водородом, бензин и, конечно, много запасных частей и узлов дирижабля, включая двигатели. Таким образом, перед полетом к полюсу там можно было при необходимости заменить на дирижабле мотор, руль управления и киль хвостового стабилизатора.

База с необходимой экипировкой была создана также на северном побережье Норвегии, в Вадсё. Баренцево море славится как одно из самых неспокойных, где часто бывают ураганной силы ветры. Прежде чем решиться пересечь это бурное море, благоразумие требовало заправить корабль водородом и бензином, поэтому мы считали необходимым соорудить на побережье причальную мачту, которая сделала бы возможной длительную стоянку корабля при неблагоприятных атмосферных условиях. Но это удалось осуществить лишь в 1928 году, во время второй полярной экспедиции.

Мачта этого типа, сконструированная и построенная в Риме, впервые была возведена в Чампино с целью ее опробования и тренировки персонала. Одну такую же мачту отправили в Кингсбей, другую - в Вадсё. Когда норвежцы попросили, чтобы дирижабль сделал остановку в Осло, причальную мачту пришлось соорудить и там.

Изучение, отбор и подготовка всех необходимых материалов, включая 60.000 кубических метров сжатого водорода, потребовали усилий многих специалистов; этот труд занял не менее пяти месяцев. Чтобы иметь представление об объеме проделанной работы, достаточно сказать, что вес всех материалов, отправленных из порта Чивитавеккья в Италии, превысил тысячу тонн.

7.5. Испытательные полеты и экипаж

Испытательные полеты "N-1", модифицированного и подготовленного для полярных условий, начались 27 февраля и закончились 3 апреля, за семь дней до отправления из Рима. Было совершено пять полетов общей продолжительностью двадцать семь часов. Самые длительные полеты состоялись 27 февраля в Неаполе и 9 марта на Капри. Они прошли хорошо.

Эти полеты послужили тренировкой в управлении дирижаблем для участвовавших в экспедиции офицеров

норвежского флота. Из них ранее видел дирижабль вблизи только Рисер-Ларсен, хороший пилот самолета, на счету которого были лишь три коротких полета на английском дирижабле жесткой конструкции. Я его знал с 1924 года: в то время норвежский пилот, находясь в Италии вместе с Амундсеном, просил разрешения совершить полет на "N-1" [77].

На борту "Норвегии" Рисер-Ларсен выполнял обязанности штурмана, помогал ему Эмиль Хорген, тоже лейтенант норвежского флота. Оба хорошо справились со своей задачей: они точно держали заданный курс во время трансполярного полета. Из других норвежцев в экипаже были капитан Биргер Готтвальд, занимавшийся радиосвязью и специальными радиогониометрическими измерениями [78], механик по моторам Оскар Омдаль и артиллерийский офицер норвежского флота Оскар Вистинг - товарищ Амундсена по экспедиции к Южному полюсу. Я научил его ручному управлению рулем высоты, и в этом деле Вистинг стал одним из лучших моих помощников.

Все итальянцы, отобранные в состав экипажа, были из военной авиации: старший техник Натале Чечони, старший сержант моторист Этторе Ардуино, сержант моторист Аттильо Каратти, механик-моторист Винченцо Помелла и монтажник Ренато Алессандрини.

Дополняли экипаж шведский метеоролог Финн Мальмгрен, доцент университета в Упсале, и русский - радист Геннадий Олонкин. Итак, всего в экипаже было тринадцать человек: шесть итальянцев, пять норвежцев, один швед и один русский. С иностранцами командир общался на английском языке.

Общий вес всех членов экипажа составлял тысячу килограммов, при этом средний вес каждого итальянца был семьдесят один килограмм, а каждого иностранного члена экипажа - восемьдесят два. Самыми тяжелыми оказались Чечони - он весил девяносто семь - и Рисер-Ларсен, который весил девяносто девять килограммов. Самым легким был Помелла - всего пятьдесят девять килограммов, причем он оказался и самым выносливым.

Дирижабль был подготовлен для передачи Норвежскому аэроклубу, а значит, и его командиру в конце марта 1926 года. 3 апреля на римском аэродроме Чампино все было готово к вылету.

7.6. Полет по маршруту Рим - Ленинград

[Map_1.gif]

Экспедиция отправилась из Рима субботним утром 10 апреля 1926 года.

Вышло так, что автор этой книги был главным действующим

лицом в полете из Рима на Аляску через Северный полюс. Полет проходил на дирижабле, который был построен по его проекту и пилотировался им. Не имея помощника старший из норвежских офицеров Рисер-Ларсен не обладал необходимым опытом, чтобы взять на себя эти обязанности, - командиру самому приходилось вникать в детали подготовки и проведения полета на всех четырех этапах пути протяженностью 13.000 километров. Почти все время я не смыкал глаз, за исключением часа с небольшим, которые удалось выкроить для отдыха, когда корабль уже приближался к Шпицбергену.

Без сомнения, автор был единственным из всех принимавших участие в экспедиции, кто мог наиболее полно и точно рассказать о превратностях полета. Книга, опубликованная в 1928 году, является основным отчетом об экспедиции [79]. Здесь же мы огра-ничимся кратким рассказом.

Когда мы покидали Рим, на борту дирижабля находился двадцать один человек. Экипаж из тринадцати аэронавтов был в полном составе, за исключением Алессандрини, который заболел воспалением легких и должен был присоединиться к своим товарищам несколько дней спустя в Ленинграде.

На первом этапе полета участвовал также лейтенант французских военно-воздушных сил Мерсер. Он мог оказаться очень полезным, если бы нам пришлось совершить посадку во Франции. Кроме того, с нами был майор запаса английских ВВС Д.Н. Скотт. Тот самый, который в 1919 году пилотировал дирижабль "R-34" в двойном перелете через Северную Атлантику. Он собирался высадиться в Пулхэме в Англии.

Остальные семеро - это итальянский метеоролог Эредиа; электромонтажник фирмы "Маркони" в Лондоне, поставившей радиоаппаратуру для дирижабля, Хиггинс; унтер-офицер итальянского флота Липпи, выполнявший обязанности рулевого; Белокки, один из лучших специалистов итальянского военного ведомства по созданию воздухоплавательных аппаратов; два журналиста норвежец Рамм и итальянец Куаттрини; наконец, последний человек, летевший с нами в качестве пассажира, - Густав Амундсен, племянник известного путешественника и исследователя. Он очень хотел принять участие в полете к полюсу и для этого четыре месяца не брал в рот ни капли спиртного, что было нелегко для северянина. Но потом я не смог удовлетворить его желания продолжить с нами полет.

В последний момент следом за мной на борт поднялся двадцать второй путешественник, очень легонький и почти не причиняющий хлопот, - меленькая собачка Титина, которая привыкла сопровождать меня повсюду. Ее рост был тридцать

сантиметров, а вес - пять килограммов. Таков был наш состав.

Я прибыл на аэродром Чампино в 7 утра. Все было готово. Но последние метеосводки, полученные утром, не радовали. Сообщения синоптиков были неблагоприятными. Во Франции ожидались ветры. И все-таки я решил отправляться. Проверили двигатели, погрузили продовольствие и багаж, экипаж занял свои места, и в 9 часов я отдал приказ вывести дирижабль из ангара.

Я не предупреждал никого заранее о времени старта. На поле нас провожали мои коллеги, специалисты по воздухоплаванию из Рима, верные товарищи, с которыми меня связывали годы труда и борьбы. Они помогали мне в подготовке экспедиции всем, чем только могли. Присутствовали представители Министерства авиации и другие официальные лица.

Пришло и несколько друзей. Среди них выделялся высокий, красивый генерал Морис, светлая голова, душа итальянского воздухоплавания, один из тех, кто стоял у истоков национальной аэронавтики. Этому делу он посвятил всю жизнь, пожертвовал своим покоем, может быть, даже своим состоянием. Несмотря на годы, его сердце оставалось молодым и энтузиазма ему было не занимать. Он знал, что его присутствие в такой момент будет воспринято мною как доброе предзнаменование, и поэтому пришел проводить нас.

В 9 часов 30 минут, обняв жену и дочь, простившись со всеми провожающими, я поднялся на борт и две минуты спустя дал сигнал к отправлению. Люди, удерживавшие дирижабль за канаты, разом отпустили их, и корабль медленно взмыл вверх, сопровождаемый словами прощания и добрыми напутствиями.

На корме был поднят норвежский флаг, но тут же из командирской гондолы появилось и весело затрепетало на ветру трехцветное итальянское знамя, которое вместе с флагом должно было опуститься на полюсе.

Запустив моторы, я приказал увеличить скорость. Дирижабль поднялся на расчетную высоту. В небе, таком голубом, сияло весеннее солнце. Пролетев над городом, мы взяли курс к морю. Было уже темно, когда мы достигли берегов Франции. Звездной ночью пересекли пролив Миди. Дул сильный попутный ветер, по временам его скорость достигала 60 километров, но это было нам на руку.

В полночь мы прибыли в Рошфор. Посадочная площадка аэродрома была освещена, двери ангара открыты. Рядом стояли люди, готовые принять дирижабль. В радиограмме сообщалось, что "Норвегия" сможет приземлиться, но ввести корабль в ангар не удастся из-за сильного ветра. Тогда я решил продолжать полет, держа курс к Лондону. После Рошфора ветер изменил

направление, теперь он дул нам в лицо, мешая движению. Пришлось запустить третий двигатель.

На рассвете, когда показалось солнце, порывы ветра усилились. Началась невыносимая килевая и бортовая качка. Она вызывала особенно неприятные ощущения всякий раз, когда я пытался приблизиться к земле, спасаясь от сильного ветра. Так неспокойно продолжался наш полет в течение многих часов. Мы достигли Курселя на берегу Ла-Манша, пересекли пролив. Но и в Англии было то же самое.

Наконец около Лондона ветер начал стихать. В 15 часов 20 минут, когда мы подошли к посадочной площадке в Пулхэме, атмосферные условия улучшились, но временами налетали сильные порывы ветра.

Пришвартоваться к причальной мачте оказалось невозможно, потому что расположение прицепного устройства дирижабля не позволяло этого сделать. Нам пришлось опуститься над полем, чтобы войти в ангар. Но, как всегда, прежде чем выполнить эту операцию, следовало затормозить дирижабль до полной его остановки.

Корабль был очень легким, ибо атмосферные условия оказались таковы, что мы еще не открывали клапаны для стравливания газа. Маневр, осуществленный с помощью Скотта, был проделан точно и с большой осторожностью, чтобы избежать аварии. Он удался с первой попытки, но занял много времени. В 17 часов 30 минут я бросил швартовый конец, и мы опустились без происшествий.

После 36 часов полета, проведенных без сна, я чувствовал себя очень усталым и еле нашел силы, чтобы ответить на приветствия наследника норвежского престола и английского министра воздушного флота, которые встречали нас на поле. Мы преодолели без остановки 2200 километров, значительно превысив прежний рекорд, принадлежавший итальянским воздухоплавателям. Он был равен примерно 850 километрам; это расстояние между Римом и Барселоной.

Вскоре после того как мы приземлились, появился чиновник из таможни. Он специально прибыл из Лондона, чтобы осмотреть дирижабль, но осмотр этот был простой формальностью. Закончив свое дело, чиновник оставил в бортовом журнале необходимую запись.

Англичане были нам очень рады. В Пулхэме я встретил старых знакомых английских специалистов, которые далеким летом 1918 года приезжали в Рим, чтобы принять участие в монтаже и испытательных полетах "SR-1". Это был старый дирижабль типа "Mr", построенный нами по заказу Британского

адмиралтейства. Закончив испытания, англичане перегнали тогда дирижабль в Пулхэм, сделав остановку во Франции, чтобы заправиться газом и горючим.

Мы пополнили запасы продовольствия и проверили двигатели. Тринадцатого апреля, два дня спустя после прибытия, мы были готовы продолжать полет. Вечером того же дня встретились с метеорологами. Прогноз погоды был столь благоприятен, что по метеорологическим условиям мы могли бы лететь прямо в Осло и далее - на Шпицберген. Но об этом нечего было и думать: ни в Вадсё, ни в Кингсбее не были готовы принять нас.

Итак, мы вылетели из Пулхэма 13 апреля в 23 часа 5 минут. На борту находилось двадцать человек, на одного меньше, чем при вылете из Рима. Высадились Мерсер, Скотт, Эредиа и Хиггинс. Поднялись на борт капитан Пречерутти из итальянских военно-воздушных сил, Томазелли из газеты "Коррьере делла сера" и один моряк-норвежец, который направлялся в Осло.

В Осло мы прибыли в 11 часов 30 минут по Гринвичу. Норвежцы встречали нас восторженно, бурно проявляя свою радость. Несколько аэропланов участвовали в церемонии встречи. Весь город казался праздничным. Тысячи людей вышли на улицы и площади, поднялись на крыши домов. Чудесное весеннее солнце освещало этот великолепный спектакль.

Мы сделали несколько кругов над городом и над фьордом. В 13 часов 45 минут пришвартовались. Внизу нас ждали король Норвегии и городские власти. Рисер-Ларсен и большинство остальных норвежцев - членов экипажа спустились на землю, чтобы поговорить со своими друзьями и родственниками. Итальянцы же в это время занялись пополнением припасов.

Вечером мы встретились с норвежскими метеорологами. Они посоветовали нам ускорить вылет, так как погода начинала портиться. В 21 час мы были готовы к отлету; ждали возвращения на борт Рисера-Ларсена. Наконец он пришел. В 21 час 8 минут я начал выполнять маневр, необходимый, чтобы сняться со швартовых. Стояла тьма.

Внизу, у подножия причальной мачты, группа итальянских рабочих под командованием майора Биффи, прибывших из Рима, выполняла мои приказы, работая при слабом свете прожекторов. Вокруг ограды, окружавшей площадку, где находился дирижабль, собралась толпа зрителей. Оттуда время от времени доносились приветственные возгласы. Я же в это время отдавал последние распоряжения.

- Отпускай! - И итальянский офицер, находившийся у мачты, разомкнул замок сцепления. Дирижабль теперь удерживался

только крепким пеньковым тросом.

- Трави! - Канат медленно заскользил вверх, при этом нос дирижабля задрался к самому верху причальной мачты. Теперь я проверял равновесие корабля. Все было в порядке. Когда перережут трос, дирижабль медленно взмоет в воздух без рывков и без крена.

- Руби концы! - Слова гулко разнеслись в темноте, и один из рабочих-итальянцев ловко перерезал трос. Свободный от пут дирижабль, освещенный прожекторами, легко поднялся в ночное небо. Быстро переключаю рычаги управления; шум винтов показывает, что двигатели работают нормально. Дирижабль стал набирать высоту.

Густой туман покрывал холмы Осло-фьорда. Набрав высоту, я приказал рулевому Хоргену взять курс к морю. Далее маршрут корабля был прост. Мы должны были двигаться на юг, вдоль берега, до Фредрикстада, затем взять курс на восток, в направлении Стокгольма, а оттуда следовать к Ленинграду, держась примерно 60-го градуса северной широты. Гатчина находилась на расстоянии 1200 километров. Мы предполагали прибыть туда во второй половине дня. Но в своих расчетах мы не учли туман, который час от часу все более сгущался, почти полностью скрыв землю от наших взоров. Скандинавский полуостров и Балтийское море мы пересекли практически вслепую.

Когда наступил день, туман начал рассеиваться. Мы летели над землей, густо усеянной бесчисленными маленькими озерами. Такой пейзаж характерен для Финляндии, но много озер также и с другой стороны Финского залива - в Эстонии.

Чтобы уточнить наше местонахождение, Рисер-Ларсен занялся определением курса, вычислил высоту солнца и заявил, что мы находимся в Финляндии. Это, казалось, подтверждали и радиогониометрические данные, полученные Готтвальдом. Но у меня все же оставались сомнения в их правильности, и я попросил проверить расчеты. Это сделал Хорген, который обнаружил, что широта определена далеко не точно.

Внизу мы увидели полузамерзшую реку. Направление ее течения могло прояснить картину. Рисер-Ларсен и Хорген высунулись из гондолы, чтобы получше все рассмотреть: им показалось, что река течет к югу. Если это было бы так, то мы действительно находились в Финляндии, как они думали. Но определить сверху направление течения реки - дело нелегкое. Если смотреть с моего места, то складывалось впечатление, что она течет в противоположную сторону - к северу.

Затянувшаяся неизвестность начинала раздражать нас. Чтобы

покончить с ней, я приказал взять курс на юг. Если мы в самом деле находились в Финляндии, то скоро увидели бы берег моря. Однако вопреки ожиданиям внизу показалась железная дорога. Я облегченно вздохнул. Проблема была решена: нужно следовать вдоль железнодорожной линии до ближайшей станции, где мы немного снизимся и прочтем на фасаде вокзала название населенного пункта.

Это оказался довольно простой способ, благодаря которому выяснилось, что астрономические наблюдения и радиогониометрические расчеты были выполнены неверно. Мы находились в Валге, над железной дорогой, которая шла из Ревеля (Таллина) в Ригу.

Триста тридцать километров, которые отделяют Валгу от Гатчины, мы прошли при попутном ветре со средней скоростью 117 километров в час. Этот стремительный бег над Русской равниной, такой огромной и пустынной, покрытой лесами и снегами и столь торжественной в лучах заходящего солнца, как и прибытие в Гатчину, остались для меня одним из самых прекрасных воспоминаний нашего путешествия.

Прошло уже довольно много времени после захода солнца, когда мы подошли к причальной мачте. Белизна снега еще освещала поле. На его фоне рельефно выделялись фигуры русских солдат в низко натянутых буденовках и длинных шинелях.

Дирижабль сделал небольшой вираж и в 18 часов 50 минут совершил посадку на заснеженном поле.

Старые знакомые и друзья, которые находились внизу, ждали нас с самого утра. Ангар был погружен в темноту из-за неожиданной аварии в электропитании, но швартовка была проведена русскими блестяще при свете портативной лампы, которая имелась у нас на борту. Несколько минут спустя "Норвегия" стояла в ангаре после сорока трех часов полета.

Я чувствовал себя обессиленным. Позади были шестьдесят часов без сна, во время которых я не сомкнул глаз ни на минуту. Хорошая тренировка для полета к полюсу! Но, несмотря на усталость, я был счастлив, закончив второй этап нашей северной эпопеи. Мы прибыли в Россию 15 апреля, точно в день, назначенный русскими четыре месяца назад.

Я падал от усталости. Меня посадили в сани, запряженные лошадью, и доставили в Гатчинский дворец, где я был принят как гость русского правительства. Через час я нашел в себе силы появиться в одном из залов дворца, чтобы ответить словами благодарности на приветствия встречавших нас людей. Спустя немного времени в комнате, которую мне предоставили, я как

подкошенный свалился в кровать.

7.7. Пребывание в России

В России нас принимали очень сердечно. Все обещания, данные ответственным секретарем Министерства иностранных дел М.М. Литвиновым в январе, когда я в разгар зимы приезжал в Москву, чтобы договориться о нашей остановке в России, были выполнены. Большой ангар в Гатчине отремонтировали и оснастили на средства Советского правительства. Имелся и персонал, необходимый для швартовки и обслуживания дирижабля. Ценной была и помощь, которую оказывали нам советские метеорологи и радисты.

В ангаре Сализи [80] можно было наблюдать интересное зрелище. Каждый день здесь собирались люди, пришедшие взглянуть на воздушный корабль. Целые группы школьников со своими учителями, курсанты военных училищ, студенты, служащие, инженеры, рабочие, крестьяне - мужчины и женщины всех возрастов и профессий приходили тысячами и стучались в ворота, за которыми возвышался ангар.

Приезжали из Ленинграда, из Москвы, были гости и из более отдаленных мест. Они показывали свои разрешения солдатам, которые дежурили у ворот, и входили в ангар группами, соблюдая порядок. Они обходили корабль вокруг, задавали вопросы, слушали объяснения. Осматривали кабину снаружи, держась на некотором расстоянии, причем по глазам было видно, что им очень хочется побывать внутри, но из деликатности они не решались попросить об этом. Но самые решительные все-таки выходили вперед и спрашивали у меня позволения заглянуть внутрь.

При этом соблюдалась строжайшая дисциплина и порядок. Восхищение и удивление молодежи носило иногда неожиданные формы. Однажды двое юношей, кажется из рабочих, обратились ко мне. Один из них, по имени Владимир, очень обаятельный, с добрыми голубыми глазами молодой человек, довольно хорошо знал итальянский.

- Синьор команданте... - он говорил, немножко растягивая "о", что получалось у него очень мелодично. - Синьор команданте, я хочу увидеть ваш флаг.

Я достал флаг из сундучка, где он хранился. Развернул полотнище перед его внимательным взглядом. Юноши прикоснулись к прекрасной трехцветной ткани, истрепанной ветрами, и, удовлетворенные, поблагодарили, пожелав нам успехов.

Эти проявления чувств, такие непосредственные и сердечные, очень трогали меня. В поезде Ленинград - Гатчина, на улицах, в

ангаре, где мы работали, - повсюду мы чувствовали внимание, уважение и сердечность. Вокруг нас, итальянцев, создалась атмосфера доброжелательности, которая нас воодушевляла и облегчала долгое, изматывающее нервы пребывание за границей, вдали от родины, в ожидании того дня, когда мы сможем продолжить полет к неизведанным, недоступным районам.

7.8. Неожиданный подарок

Как-то, вернувшись из Сализи, где находился ангар, я нашел на столе в моей прекрасной комнате в Гатчинском дворце маленький букетик изящных сиреневых цветов и записку: "Vera Makaroff offire les premieres fleurs du parc" [81].

Сначала я оставался в неведении, кто такая Вера Макарова; затем узнал, что это жена директора Гатчинского дворца и хранителя музея.

Еще тогда, когда я только приехал в Гатчину, синьор Макаров мне сказал:

- Это ваш дом. Мы постараемся сделать все возможное, чтобы вам здесь понравилось.

И верно, эти милые люди окружили меня вниманием. На моем столе все время появлялись свежие цветы, а однажды я обнаружил (хотя и не просил об этом) стопку прекрасно изданных итальянских книг.

Много часов провел я в полном уединении, в тиши большой комнаты с видом на парк. Никто не беспокоил, лишь изредка появлялась старая служанка и спрашивала, не нужно ли чего-нибудь, предлагала чаю. Это была маленькая женщина с лицом, изборожденным морщинами, и с прекрасными добрыми, почти материнскими глазами. Она заботилась о Титине и на своем языке вела с ней непонятные разговоры.

В последние дни я немного приболел, пришлось провести в постели один или два дня. Тогда меня охватила тоска - ведь я был вдали от дома, и рядом никого из близких. Добрая женщина понимала это, она заходила ко мне в комнату, стараясь предугадать мои желания. Однажды вечером, когда одиночество было особенно тягостным, она, поняв мои мысли, жестом, исполненным любви, взяла портрет моей дочери, стоявший на ночном столике, и стала внимательно вглядываться в ее лицо. До глубины души я был тронут порывом старой русской крестьянки, ибо знал, что мне, быть может, не суждено увидеть своих близких долгие месяцы, годы, а может быть, и никогда...

В канун расставания эти прекрасные люди умножили свои заботы. Вместе с ковром старинной работы мне подарили сшитые на заказ сапоги, которые я не снимал от Ленинграда до Теллера на Аляске. На дорогу мне приготовили разнообразные припасы, в

том числе и лакомства, которые пришлись особенно по вкусу моим товарищам во время полета над Баренцевым морем.

В ночь перед нашим вылетом Макаровы, наверное, не сомкнули глаз. Утром они приехали в Сализи, чтобы проводить меня. Там же была старая служанка, которой хотелось напоследок приласкать Титину. Я обнял старушку, поцеловал ее доброе лицо и поблагодарил за все, что она сделала для меня.

7.9. В Академии наук СССР

Моя жизнь протекала между Ленинградом и Гатчиной. В Гатчине - за работой, в Ленинграде - на различных церемониях и конференциях, в которых я должен был участвовать. В Академии наук еще в первые дни после нашего прилета готовилось торжественное собрание. Меня просили назначить число. Я назвал 21 апреля.

В этот день открылась сессия под председательством уважаемого академика А.П. Карпинского [82]. В ней принимали участие славные представители русской науки. Выступали вице-президент В.А. Стеклов [83], профессор Ю.М. Шокальский [84] - президент Русского географического общества и профессор Н.А. Рынин [85].

В своей речи Рынин высказал мысль, что из-за ухудшения метеорологических условий успех экспедиции вызывает сомнение. Особенно большое беспокойство вызывали снежные бури.

- Задача, которую вы поставили перед собой, желая достичь полюса, восхищает нас и в то же время заставляет опасаться за вашу судьбу. Мы преклоняемся перед вашими дерзаниями и отвагой, но с мучительным беспокойством будем ждать вестей о вашем благополучном прибытии на Аляску.

Я много говорил с Н.А. Рыниным и с другими учеными, а также с пилотами. Все они в той или иной степени высказывали опасения, что оболочка дирижабля покроется толстым слоем льда или снега и мы вынуждены будем опуститься. Мне рассказывали о случае с привязным аэростатом, который, попав в облачность, стал быстро терять высоту из-за того, что стальной провод, связывавший его с землей, в считанные минуты покрылся слоем льда толщиной три-четыре сантиметра.

Кстати, я получил письмо от незнакомого мне человека, который подписался Федором Григорьевичем Гороховым. Из этого письма я привожу здесь наиболее существенное.

"Есть старая русская пословица: от хорошей жизни не полетишь. Когда же идет речь о полете на Северный полюс, то не имеет смысла этого делать, даже если жизнь плоха. Профессор Рынин написал в своих заметках о том, что волнует и меня:

главная опасность, которая угрожает вам во время полета, это мокрый снег. Как вы без посторонней помощи освободите дирижабль от слипшихся пластов снега? Его вес во время сильного снегопада может достигать 40 килограммов на квадратный метр. Другими словами, ваш дирижабль станет тяжелее на много тонн, и это заставит его опуститься на землю.

Мое мнение: никто не должен жертвовать собой ради науки, которая не просит этих жертв. Человечество располагает пока еще достаточными ресурсами, чтобы жить. Нет необходимости искать дополнительные ресурсы в полярных районах. Такая необходимость может появиться лишь в отдаленном будущем, когда воздушные транспортные средства будут усовершенствованы и смогут иметь на борту весь необходимый и достаточно многочисленный персонал. Энергии людей, обладающих талантом, лучше найти менее опасное применение, чем эта экспедиция. Желаю вам всего доброго, шлю привет".

Как видно из письма, гражданин Горохов также был настроен весьма пессимистически относительно успеха нашей экспедиции. Однако позже, когда мокрый снег стал для нас реальной опасностью, мне вспомнились предостережения Горохова и русских ученых.

7.10. Отлет из России

Россию мы покидали почти в том же составе. Алессандрини, который, как я уже говорил, отстал из-за воспаления легких, догнал нас по железной дороге и присоединился к нам в Ленинграде. Вместо Куаттрини отправился советский журналист Петр Лебеденко, который хотел вместе с нами достичь Шпицбергена.

Попрощаться с нами пришли на взлетное поле итальянский консул, который в течение четырех месяцев по-братски помогал мне, и морской атташе в итальянском посольстве в Москве.

Здесь же находился военный атташе, который приехал экспрессом из Москвы, чтобы приветствовать нас и передать кое-что из одежды. В ангаре, куда я вошел, чтобы сделать последние распоряжения перед отправлением, ко мне неожиданно подошел какой-то человек и протянул руку со словами: "Я буду молиться за тебя". Он был очень взволнован, я также был глубоко тронут этим душевным порывом. То было моим последним реальным ощущением расставания с цивилизованным миром. Позднее, в Кингсбее, откуда отправлялись в неизвестность, я чувствовал только огромное облегчение, ощущение полной свободы.

К 9 часам мною был дан приказ вывести дирижабль из ангара. В 9 часов 30 минут прозвучала команда: "Отдать концы!" Кто-то крикнул: "Да здравствует Италия!" Советские военные

бурно приветствовали нас, а оркестр исполнил наш национальный гимн.

Путешествие оказалось неспокойным с самого начала: внезапные резкие скачки высоты сопровождались килевой и бортовой качкой, временами достигавшей ужасной силы. Мы держали курс на Ленинград.

В 10 часов 7 минут показалось скованное льдом море, тут и там покрытое синими полыньями. В 10 часов 22 минуты мы пролетали над портом: корабельные гудки приветствовали нас. Нависли над Невой - голубой с белыми пятнами льда. На высоте 220 метров проследовали над Зимним дворцом, оказались над Невским проспектом.

В то светлое майское утро Ленинград утратил свой сумрачный вид. Сквозь чистый, холодный воздух город казался прекрасным. Он быстро приближался во всем своем блеске, контрастируя с однообразной, неприглядной, снежной равниной. Отдельными темными пятнами выделялась растительность.

В 11 часов 45 минут мы пересекаем побережье Ладожского озера. Оно покрыто сплошным льдом: белизна, простирающаяся до самого горизонта, быстро утомляла глаза и ослепляла. В 13 часов 30 минут прямо по курсу корабля в некотором отдалении показалась широкая, дугообразная полоса голубого цвета, указывающая, что противоположный берег озера близко. Мы быстро приближались к нему. Контраст синей воды с белизной снега производил потрясающее впечатление. В 14 часов 30 минут пересекли береговую линию и оказались над бескрайней равниной, поросшей лесом и покрытой стоячей водой и снегом: пейзаж пустынный и необыкновенно печальный.

Полет над озером проходил более спокойно, но потом снова началась болтанка. Порывы ветра, достигающие огромной силы, набрасывались на дирижабль, швыряя его из стороны в сторону; такого еще не было. Иногда, казалось, ветер затихал, но затем налетал с новой силой. Совершая полет в таких условиях, в 16 часов 45 минут мы прибыли в Петрозаводск. К этому времени атмосферные условия стали понемногу улучшаться, и вторая часть путешествия проходила спокойно.

Пейзаж был тот же: пустынные поля, покрытые снегом. Кое-где жидкие перелески чередовались с болотами. Маленькие серые деревушки время от времени встречались вдоль железной дороги, ведущей к Мурманску.

Той ночью солнце зашло около 10 часов вечера, но между сумерками и утренней зарей свет не погас совсем. То была первая белая ночь во время нашего полета. Внутри корабль был погружен в темноту, но снаружи струился свет. Он лился с севера,

и корабль был виден довольно хорошо. Мы шли навстречу дню, оставляя ночь за спиной. В этом было нечто совершенно удивительное для нас, южан.

В час ночи появилась утренняя заря, а в 2 часа 26 минут взошло солнце, чтобы не заходить в течение нескольких дней. До самого Теллера солнце не исчезало с горизонта. Но белые ночи длились для нас до 21 июня, когда, пролетев между Номом и Сиэтлом, мы достигли Алеутских островов. В тот день я отметил в своей записной книжке: "Наконец-то первая темная ночь". Помимо прочего темнота тоже необходима. Пожалуй, она не менее желанна, чем свет.

В 4 часа 40 минут левый мотор, который за несколько минут до этого стал работать неритмично, совсем заглох. Авария была тяжелой. Я, однако, не поддался панике и запустил правый двигатель. В Вадсё у нас были запасные моторы, но мы потеряли бы слишком много времени на замену. Я решил продолжать полет до Шпицбергена с одним поломанным двигателем. При проверке в Кингсбее обнаружилось, что поврежден его коленчатый вал.

Было чуть больше пяти часов, когда мы проходили над Киркенесом, где нас приветствовали гудком фабричной сирены. В 5 часов 30 минут мы прибыли в Вадсё. После долгого полета над просторами России маленькое, живописно расположенное селение показалось нам более прекрасным, чем было на самом деле. В порту празднично гудели корабельные сирены. Мы сделали круг, чтобы обнаружить причальную мачту. Вот она - возвышается над скалой. В 6 часов 50 минут (время московское) дирижабль наконец причалил к мачте. Вверху, на площадке, находился Росси, руководивший посадкой. Это один из самых ценных и способных наших сотрудников. В Италии он работал над созданием причальных мачт, потом занимался этим в Норвегии и за двадцать дней с тремя итальянскими рабочими построил причальную мачту в Вадсё.

Сделав распоряжения, чтобы пополнили запасы топлива и газа, в 9 часов 30 минут (время норвежское) я выбрался из гондолы, чтобы приветствовать губернатора, который ждал внизу у подножия мачты. Он пригласил нас к себе в гости; его дом украшали цветы, соответствующие расцветке итальянского флага. Был сервирован стол, звучали тосты. Во время этой трапезы прекрасным майским утром мы как-то утратили представление о времени - его было потеряно слишком много.

Вернувшись на борт и покончив с заботами о снабжении, я решил отправляться в путь. Нам оставалось преодолеть 1300 километров, из них 680 - до острова Осо и 620 километров от

этого острова до Кингсбея. Ровно в 15 часов (время среднеевропейское) я приказал рубить трос, и мы оторвались от причальной мачты, а Росси прокричал нам с земли:

- Счастливого пути! До свидания!

Он все не уходил, провожая корабль взглядом. Печальная участь была уготована ему. Он скоропостижно скончался на борту одного из дирижаблей, который три месяца спустя прибыл из Рима, чтобы встретить нас в Неаполитанском заливе...

7.11. Итальянцы в Кингсбее

В Кингсбей мы прибыли утром 7 мая - в пятницу - в 6 часов 40 минут утра по среднеевропейскому времени. Во вторник, 11 мая, мы снова отправились в путь. Четыре дня мы провели на самом большом из островов архипелага Шпицберген, где жили тогда лишь несколько сот шахтеров, приезжавших туда работать на лето, да персонал метеорологической станции Грен-фьорд.

Необычной была наша жизнь во время этой короткой остановки. Исчезло всякое различие между днем и ночью, мы полностью потеряли представление о времени и были так наэлектризованы постоянным солнечным светом, что не могли спать. Разместились в нескольких простеньких деревянных домишках, в которых после кровати самым важным предметом обстановки была маленькая, топившаяся углем старая печка, слишком сильно нагревавшая крошечную комнату. Впрочем, понятие жары и холода относительно. Когда привыкаешь к пятнадцати - двадцати градусам мороза, то нулевая температура кажется вполне комфортной, а пять-шесть градусов выше нуля воспринимаются почти как жара.

Наши домики находились в нескольких сотнях метров от ангара, рядом с обледеневшей площадкой. Пейзаж был необычайно привлекательным. Небольшую заснеженную равнину обступали живописные горы. Льды сверкали на солнце. Тут и там большими синими пятнами выступали полыньи.

Жизнь проходила между ангаром и комнатушкой. Короткое расстояние между ними приходилось преодолевать по нескольку раз в день. Ангар с домиком соединяла утрамбованная тропа, но я, видно, находил удовольствие в том, чтобы, утопая по колено в снегу, всякий раз отыскивать новую дорогу. Другим вариантом короткой прогулки было хождение к обеденному столу; надо было также посещать радиостанцию, чтобы получить или передать информацию.

Все эти четыре дня погода была ясная и тихая. Незаходящее солнце и ослепительная белизна снега утомляли глаза, вызывая легкую тошноту, а к солнечным очкам мне привыкнуть так и не удалось. Самым приятным местом был ангар, стены которого,

отделанные драпировкой прекрасного зеленого цвета, давали отдых глазам. Но свет незаходящего солнца, хотя и действовал на нервы, имел и положительное значение: при необходимости можно работать круглые сутки.

В Кингсбее нас встретили четырнадцать итальянцев. Четверо из них Вилья, Контини, Кальделли и Росетти - лучшие среди наших квалифицированных рабочих - находились там с 22 апреля. Другие под командованием майора Валлини из Авиационного корпуса прибыли тремя днями позже на норвежском корабле "Хеймдал". Это были капитан Пречерутти, художник Де Мартино, мотористы Бельягамба и Анджолетти (двое последних должны были заменить членов экипажа на случай болезни), портной Шьякка, механики Бенедетти и Чокка и рабочий авиационного завода Ликери, который помогал всем понемногу. К ним был прикомандирован и мой брат Амедео, доктор физических наук, которому было поручено изучение метеорологических условий. Вместе с девятью человеками, которые прибыли на борту "N-1", в Кингсбее создалась колония из двадцати трех итальянцев, не считая Титины, которая была ее двадцать четвертым членом.

7.12. Подготовка к последнему полету

Работы по предполетной подготовке дирижабля к полярному рейсу было немало. Левый мотор, как мы уже знаем, был непоправимо поврежден из-за трещины в коленчатом вале. Вместо порченого надо было поставить новый мотор и опробовать его. Затем предстояло внимательно осмотреть стабилизатор, который был поврежден во время полета над Советской Россией на участке между Ладожским и Онежским озерами. Нуждался в ремонте и нижний киль; нужно было также заменить несколько деталей в руле управления.

Мы решили отправиться в полярный полет без балласта, взяв вместо него канистры с бензином. Кроме того, мы тщательно осмотрели дирижабль, чтобы убрать все, без чего можно обойтись. Мы сняли, например, установку для освещения, которая при наличии портативной лампы была излишней, убрали два из четырех имевшихся гайдропов, трубы газоснабжения и т.д. Надо было также внимательно проверить работу всех систем, доставить на борт бензин и масло, подготовить антифризную смесь для мотора и дополнить снаряжение различными вещами, необходимыми лишь в полярном полете, а также инструментами и продовольствием, припасенными Аэроклубом на случай вынужденной посадки во льдах.

В понедельник, к вечеру, после напряженного трудового дня дирижабль был подготовлен. Метеорологическая обстановка

оказалась благоприятной. Небо было ясным, как, впрочем, и в другие дни, начиная с субботы, когда стартовал "Жозефин Форд" Бэрда. Антициклон, который в тот день господствовал над полярной шапкой, двигался к Шпицбергену. К сожалению, не было метеосводки с североамериканских станций; в тот год - и я знал об этом - наша метеорологическая служба оказалась не на высоте. Тогда я не подозревал еще, что над Номом была облачность. С другой стороны, главным было стартовать при возможно лучших метеорологических условиях. Что произойдет потом, через два или три дня, по другую сторону полюса - этого не знал никто. Лучшее, что можно было сделать, - это взять с собой как можно больше бензина, чтобы иметь возможность идти навстречу даже очень сильному ветру.

Бензин сделался в течение последнего месяца моей идефикс, подчинившей себе все остальное. Я предполагал взять бензина не меньше, чем на шестьдесят пять часов полета, а возможно, даже и больше. Поэтому-то во время подготовительных работ в Риме с "N-1" безжалостно снималось все, без чего мы могли бы обойтись в экспедиции.

Чтобы взять на борт семь тонн бензина, как я хотел, полезный вес дирижабля в момент старта не должен был превышать одиннадцать тонн, и я надеялся, что удастся этого добиться. Бензин был достаточно чист, атмосферное давление оставалось высоким, а температура воздуха относительно низкой: все это создавало благоприятные условия, чтобы обеспечить хорошую подъемную силу. Поэтому я погрузил на борт семь тонн бензина и четыреста килограммов масла. Небольшая часть бензина (около трехсот килограммов) содержалась в алюминиевых сосудах, каждый из которых весил тринадцать килограммов: при необходимости они могли быть использованы в качестве балласта. Все остальное топливо находилось в баках, которые были подвешены к верхушкам треугольных секций в килевой части дирижабля.

7.13. Экипаж

В Кингсбей нас прибыло девятнадцать человек, но, так как Амундсена и Элсуорта тогда еще не было на борту, пришлось исключить пятерых, чтобы число участников вместе с вновь прибывшими сократилось до шестнадцати, как было запланировано. Исключить пришлось двух журналистов - Томазелли и Лебеденко, молодого Густава Амундсена, племянника исследователя, старшего сержанта рулевого Липпи и Белокки. Трудно передать, с каким сожалением расставался я с этими двумя итальянцами, которые сопровождали меня от самого Рима, отлично справляясь со всеми поручениями. Особенно

сожалел я о Белокки, который специализировался в сооружении оболочки и мог оказаться очень полезным во время трансполярного перелета.

Кроме этих пяти человек был еще шестой, который неожиданно для меня был отстранен от участия в полете, - я имею в виду радиста Олонкина.

Это был русский юноша, высокий и очень худой, белокурый, с небесно-голубыми глазами. Он никогда не улыбался, что делало его на вид довольно суровым, но душа у него была прекрасная. Во время долгого пути из Рима в Кингсбей он отлично справлялся со своими обязанностями, принимая и отправляя десятки радиограмм. Под конец мы с ним стали добрыми друзьями. Лучшего радиста для этого полета найти бы не удалось.

Однако на следующий день после нашего прибытия в Кингсбей Готтвальдт, который руководил радиослужбой на борту дирижабля, сообщил мне, что из-за дефекта слуха, обнаруженного у Олонкина, он хочет заменить его радистом местной станции Сторм-Йонсеном. Я оцепенел от изумления: до сих пор Олонкин хорошо слышал! Готтвальдт ничего не ответил, но в тот же день, чтобы убедить меня, направил к русскому юноше врача, лечившего шахтеров, и тот, даже не побеспокоившись пригласить меня на проверку, подтвердил дефект слуха. Так добрый Олонкин был отстранен от участия в последнем полете. Он очень переживал это, Томазелли даже видел, как он плачет. Думаю, что истинной причиной исключения Олонкина из экспедиции было желание Амундсена иметь на борту еще одного норвежца. После этой замены в составе экспедиции оказались семь итальянцев, семь норвежцев, один швед и один американец. Иностранные члены экипажа, за исключением Сторм-Йонсена, которого я не знал, были первоклассными специалистами, проверенными в длительных полетах в Италии и других частях Европы.

Однако для трансполярного полета, который должен был продолжаться не менее трех дней, подбор экипажа имел серьезные просчеты. Не было офицера, который мог бы сменить Вистинга у руля высоты на время его отдыха. После достижения полюса, когда радио уже перестало работать, Готтвальдту нечего было делать как руководителю радиослужбы, без дела остался и метеоролог Мальмгрен, поэтому первого можно было поставить к рулю высоты, а второго к рулю направления вместе с Алессандрини.

Был просчет и посерьезнее: не имелось помощника командира - итальянца, на которого я бы мог полностью положиться и который заменил бы меня на время моего отдыха. В результате я был вынужден оставаться на вахте почти все время -

семьдесят один час непрерывного полета над Полярным морем и Беринговым проливом. Я смог передохнуть только к концу путешествия, когда навигация уже не представляла трудностей, а именно с 2 часов 34 минут до 4 часов 30 минут 14 мая (время по Гринвичу).

К этому следует добавить, что в течение суток, предшествовавших вылету из Кингсбея, мне удалось поспать всего лишь час или чуть больше, примостившись на полу рубки управления, о чем я еще расскажу в дальнейшем.

7.14. Перед вылетом

Вечером 10 мая после напряженного трудового дня мы были готовы к вылету. Снаряжение, бензин, масло, продовольствие - все было на своих местах. Оставалось только залить антифризную жидкость в радиаторы двигателей.

Мальмгрен, наш метеоролог, и мой брат Амедео, который, как я уже говорил, тоже наблюдал за метеоусловиями, советовали мне воспользоваться хорошей погодой и стартовать как можно скорее. Я поговорил с Амундсеном, и мы решили отравиться в путь в полночь.

Но около 22 часов, выйдя из ангара и направляясь к себе, чтобы уложить вещи, я обнаружил, что поднялся довольно сильный ветер, порывы которого ударяли в боковые стенки ангара. Немного погодя ветер усилился, поэтому около 23 часов я решил отложить вылет на несколько часов, пока не утихнет ветер. Я предупредил Амундсена и отправил людей спать, оставив дежурить в ангаре майора Валлини и капитана Пречерутти, велев им сообщить мне, как только ветер начнет стихать. Я тоже пошел в свою комнатушку, чтобы закончить последние приготовления и немного отдохнуть, однако от возбуждения не смог сомкнуть глаз.

Около часа ночи пришел Мальмгрен и сказал, что ветер стал слабее. Я вышел в холодную ночь, освещенную солнцем. Ветер наконец успокоился. Я отправился в ангар, чтобы сделать необходимые распоряжения и одновременно предупредить мотористов. Они пришли часа в три; атмосферные условия улучшались, и я велел Чечони залить в радиаторы антифризную жидкость и опробовать моторы, а Омдаля послал к Амундсену сообщить, что около пяти часов мы можем вылетать. К четырем часам я пригласил стартовую команду.

Но ни в четыре, ни в пять часов никто не появился. Тем временем температура поднялась, что увеличило давление газа в оболочке, и я был вынужден трижды выпускать через клапаны газ. Одновременно уменьшилась подъемная сила; неприятной расплатой за это послужило то, что я был вынужден опустошить

один бак бензина, сократив запасы топлива до 6800 килограммов.

Рабочий день был трудным. Ночь провел в напряженном ожидании, не смыкая глаз, в холодном ангаре. Все это привело к нервной перегрузке. Около шести утра я не выдержал. Прилег прямо на полу в рубке. Кто-то укрыл меня пледом. Немного позже, около семи утра, когда я проснулся и вышел посмотреть, как погода, ветер снова усилился и дул в боковые стенки ангара.

Ангар был очень узкий, всего один метр отделял дирижабль от его стенок. Вдоль стен с внутренней стороны были проложены пневматические трубы для защиты дирижабля от возможного удара, но этого было явно недостаточно. При выводе дирижабля из ангара во время сильного ветра малейшая ошибка могла привести к тяжелой аварии, и о полете тогда пришлось бы забыть, возможно, навсегда. Я был неспокоен и озабочен.

Между тем к семи часам начали подходить люди из стартовой команды, и только много позднее появились и поднялись на борт Амундсен, Рисер-Ларсен и остальные. Я предупредил Амундсена, что выводить дирижабль из ангара нужно в промежутке между двумя порывами ветра.

Ветер тем временем стал менять направление. Воспользовавшись минутой затишья, я приказал Рисер-Ларсену и морякам с "Хеймдала", которые помогали итальянцам, приступить к стартовому маневру. Это были для меня трудные мгновения, особенно когда я увидел, что горизонтальные кили задевают за края ангара. Но вот маневрирование завершилось, и дирижабль "Норвегия" оказался на свободе.

Дирижабль вывели на заснеженное поле, и он закачался, дополнительно нагруженный тремя канистрами с бензином и балластом - двумя мешками с песком. Я поблагодарил капитана "Хеймдала", обнял своего брата и двух итальянских рабочих, которые с таким энтузиазмом помогали во время последнего полета, и, поднявшись на борт, приказал травить концы.

Это было в 9 часов 50 минут по среднеевропейскому времени (8.50 по Гринвичу) 11 мая 1926 года. Дирижабль медленно поднимался, оба мотора работали на малом ходу. Достигнув тридцатиметровой высоты, я ускорил подъем, переключив двигатели на режим в тысячу оборотов, и довольно скоро мы подошли к четырехсотметровой отметке. Я приказал рулевому выйти из бухты, держась подальше от окружающих гор. Погода была великолепная, небо синее, без единого облачка. Покрытые снегом живописные вершины Шпицбергена сверкали на солнце.

7.15. К полюсу

На борту нас было шестнадцать человек: тринадцать членов экипажа, а также Амундсен, Элсуорт и Рамм - люди, весьма

далекие от пилотирования воздухоплавательного аппарата.

Амундсен взял на себя наблюдение над районом полета и устроился в удобном дюралюминиевом кресле, обтянутом кожей, которое я приготовил для него еще в Риме. Оно находилось в передней части рубки управления, возле одного из иллюминаторов, в который исследователь мог выглянуть, чтобы увидеть землю.

Амундсен пишет в своей книге "Моя жизнь":

"Мне выпала самая легкая работа на борту. Все остальные работали над поддержанием движения корабля в требуемом направлении. Моя же работа являлась исключительно работой исследователя: я изучал местность под нами, ее характер и главным образом зорко наблюдал, не обнаружатся ли какие признаки новой земли".

Журналист Рамм расположился со своей пишущей машинкой в задней части рубки управления, около крошечного туалета. Элсуорт не имел никакого занятия, он был просто пассажиром, предоставившим в распоряжение экспедиции крупную сумму денег. Иногда он помогал Мальмгрену снимать данные аппарата, измеряющего атмосферное электричество. Этот прибор по просьбе доктора Бегоунека из Института радио в Праге был смонтирован в задней части рубки управления.

Двенадцать членов экипажа, которые вместе со мной были заняты управлением дирижаблем, находились на своих местах. Рисер-Ларсен и Хорген следили за курсом, измеряя время от времени высоту солнца и проверяя магнитный компас. Вистинг находился у руля высоты. Чечони следил за работой двигателей и с помощью Ардуино регулировал подачу масла в соответствии с моими указаниями. Мотористы сидели в своих гондолах: Каратти - в левой, Помелла - в центральной; в правой, сменяя друг друга, находились Ардуино и Омдаль. Сторм-Йонсен разместился в радиорубке вместе с Готтвальдтом, который занимался радиогониометрическими измерениями. Мальмгрен с помощью полученных по радио метеосводок составлял синоптическую карту.

Алессандрини понемногу помогал всем. После того как он убрал внутрь гайдропы и произвел обязательный тщательный осмотр корабля от носа до кормы, он делил свое время между рубкой, где часто заменял Хоргена у рулей управления, и моторным отделением, куда он заходил по моему поручению, чтобы узнать, как обстоят там дела, и выполнить различные задания.

Время от времени он отправлялся проверить, не образовался ли лед на верхней части дирижабля, хорошо ли закрыты клапаны

газа. Задача не из приятных: надо было выходить через узкую дверь на нос корабля, карабкаться вверх по крутой стальной лестнице, упирающейся в наружную стенку, и под ледяным ветром, скорость которого достигала восьмидесяти километров в час, пробираться на четвереньках по "спине" дирижабля на другую сторону, держась одной рукой за канат. И однако Алессандрини никогда не отказывался идти и всегда возвращался и рубку управления спокойный, с чувством удовлетворения и докладывал:

- Все в порядке!

Только однажды он сказал, что ему не удалось добраться до клапанов, потому что на другой стороне дирижабля образовалась ледяная корка, по которой он скользил. Благодаря прекрасным атмосферным условиям в первое время поддерживать заданный курс было совсем нетрудно. Полет проходил достаточно спокойно, без малейшей килевой и бортовой качки. Скорость встречного ветра не превышала двух-трех метров в секунду, за исключением того момента, когда мы пересекали границу пакового льда, где она достигала шести-семи метров.

Магнитный компас, как я и думал, все время работал нормально. Его показания подтверждались солнечным компасом [86], который оказался отличным инструментом для контроля и убедил Рисер-Ларсена и Хоргена, что с магнитным компасом все в порядке. И действительно, когда солнечный компас вышел из строя из-за образовавшегося на нем льда, навигация продолжалась без всяких осложнений только с одним магнитным компасом.

Температура за бортом не опускалась ниже минус двенадцать градусов. Вообще в первый день полета никто не чувствовал холода. На следующий день холод пробрался в рубку управления, так как кто-то по недосмотру оставил приоткрытым правый иллюминатор.

Из-за немногочисленности экипажа каждому могло быть предоставлено лишь несколько недолгих часов отдыха. Чтобы поспать, если выпадала такая возможность, все места были хороши. Для того, кто направлялся в килевую часть, главная проблема заключалась в том, чтобы не наступить на спящего товарища.

Вылетая из Кингсбея, я был уверен, что полюса мы достигнем без особых трудностей.

Оставалось пройти 1280 километров; метеорологическая обстановка была хорошей, и казалось маловероятным, что она может резко измениться в течение шестнадцати часов, необходимых, чтобы покрыть это расстояние с обычной скоростью - 80 километров в час.

То, что произойдет потом, по другую сторону полюса, - в неисследованном районе - этого никто не мог знать. С какими метеорологическими условиями мы встретимся? Обнаружим ли землю, существование которой считали возможным многие полярные исследователи? Можно ли будет совершить там посадку? И что ждет людей после посадки? На все эти вопросы никто не мог ответить. Но именно в этом и заключалось очарование экспедиции.

Мы вышли из Кингсбея, как уже говорилось, в 8 часов 50 минут по Гринвичу. За несколько минут набрали высоту 450 метров и крейсерскую скорость - 80 километров в час, запустив левый и правый моторы на тысячу двести оборотов в минуту. Газ в оболочке из-за сильного ветра мгновенно охладился, и дирижабль тут же отяжелел. Чтобы удержать высоту, мы были вынуждены наклонить дирижабль относительно своей оси на три-шесть градусов.

В 10 часов 44 минуты, через два часа после вылета, достигли границы пакового льда. Впереди, насколько хватало глаз, простиралась ледяная равнина под синим-синим небом. Мы опустились до двухсотметровой высоты, чтобы измерить скорость, с которой двигалась тень дирижабля на льду: оказалось, 72 километра в час. Отсюда, с небольшой высоты, можно было подметить различные детали на поверхности покрытого льдами моря. Мы увидели песца. Чуть дальше показались медвежьи следы: две идущие рядом рельефные линии. Вот появилась первая трещина на льду, а потом полыньи причудливой формы, в которых мелькнули белухи - последние живые существа, увиденные нами. Затем полыньи исчезли и лед стал более плотным.

Точность этого рассказа подтверждается черновиком с торопливыми заметками, которые я делал во время полета в почти стенографической форме: четырнадцать страниц большого формата, исписанных карандашом.

В 15 часов 30 минут в дневнике сделана запись: "Новые следы полярных медведей на льду". Вскоре мы пересекли восемьдесят третью параллель, отсюда начиналась полярная пустыня: не было ничего живого, никаких проявлений жизни, ни единого ее следа.

Полет теперь протекал монотонно и спокойно, без всяких происшествий. Небо по-прежнему оставалось синим. Мы пролетали над однообразной ледяной равниной, которую то тут, то там прорезала полынья, похожая на маленький извилистый ручей. Вес дирижабля, кажется, на четыреста или пятьсот килограммов был больше нормы, но все системы работали нормально.

В 17 часов 45 минут однообразие местности было нарушено появлением большого канала. Полагаю, что его ширина примерно соответствовала длине тени нашего дирижабля - ста метрам. В журнале, который я вел на борту, есть запись: "18 часов. Еще один канал справа, словно извилистый ручей". Местами каналы как бы сжимались и становились узкими и длинными. В них виднелась вода; однако, по мере того как мы приближались к полюсу, вода все чаще замерзала, превращаясь в пятна серого цвета, которые контрастировали с голубовато-белым толстым льдом "берегов".

Читаем следующую запись в журнале, сделанную в 18 часов 45 минут: "Левый мотор остановился из-за отсутствия бензина". Выясняя причину, Чечони обнаружил, что в колене трубы, которая подает бензин в карбюратор, образовался лед, забивший двадцатисантиметровый ее отрезок. Ремонт был долгим. Более часа не удавалось запустить мотор.

Такое же явление совершенно неожиданно повторилось перед самым полюсом. Объяснить его можно только тем, что водяной пар, проникший снаружи, конденсировался на внутренних стенках баков. Отсюда, смешиваясь с бензином, вода опускалась по трубе, собираясь в самой низкой части ее изгиба.

Погода менялась. В 21 час 42 минуты небо почти полностью затянуло облаками. Полчаса спустя на 88° с. ш. прояснилось, но ненадолго. Здесь каналы, прорезавшие льды, становились все более многочисленными и удивляли своей правильностью. Казалось, что их прямые параллельные берега созданы искусственно. В 22 часа 15 минут начался снегопад. Уже через несколько минут дирижабль погрузился в густой туман; началось оледенение, которое позже, когда подходили к полюсу, стало достаточно опасным.

Все наружные металлические части корабля в течение нескольких минут покрылись льдом. Лед образовался и на иллюминаторах, мешая видимости. Мы обнаружили его также на обшивке стен в рубке управления. Вероятно, он мог появиться и в других местах. Я поднял дирижабль на высоту 650 метров.

Лента барографа зарегистрировала резкий подъем: сто метров за три минуты с небольшим. Но этого оказалось недостаточно, чтобы предотвратить опасность. Лед продолжал нарастать на стенах рубки и металлических частях, вынуждая нас подняться еще на 950 метров, оставив внизу облака.

Дирижабль отяжелел, несмотря на то что с момента вылета из Кингсбея мы израсходовали несколько тонн бензина и ни разу не выпускали газ. Чтобы не потерять высоту, я вынужден был опустить корму дирижабля вниз на три-четыре градуса.

Между тем мы приближались к полюсу. В 22 часа 15 минут по

Гринвичу начало проясняться, стал виден лед, потом небо совсем очистилось от туч.

Но ненадолго. Вскоре опять появились тучи, а пейзаж сделался печальным и величественным. Только солнце может вдохнуть жизнь в неодушевленные предметы, но сейчас оно скрылось, и пустынность, безжизненность паковых льдов ощущалась еще острее. Над необъятной ледяной равниной сквозь клочья негустого тумана виднелись серые пятна. Все вокруг приобрело жемчужно-серый оттенок.

В 23 часа 45 минут на высоте 806 метров температура за бортом была минус десять, а внутри - минус четыре градуса. Мы шли со скоростью 72 километра в час, постепенно снижаясь, и это происходило почти без всякого участия рулевого высоты - как в замедленном аттракционе "полет к земле". Мы находились на 89° с. ш. В 0 часов 50 минут 12 мая начали решительный спуск. Через несколько минут мы были на высоте 250 метров над землей.

Полюс был уже близко. Рисер-Ларсен приник к окну с секстантом [87] в руках, чтобы не пропустить момент, когда солнце выглянет из-за туч и можно будет измерить его высоту. По мере того как дирижабль приближался к заветной черте, о которой мы столько мечтали, на борту возрастало возбуждение, никто не разговаривал, но лица у всех были взволнованные и радостные.

Я сказал Алессандрини:

- Приготовь флаг!

Норвежский и американский флаги, соединенные как штандарты, уже лежали наготове в рубке управления. Итальянский флаг достали из сундучка и прикрепили к древку, припасенному еще в Кингсбее.

В 1 час 30 минут по высоте солнца, которое время от времени проглядывало сквозь тучи, мы установили, что находимся на полюсе. Я направил дирижабль навстречу бесконечному ледовому морю, опустившись на высоту 150-200 метров. Сбавил ход. Шум моторов уменьшился, и безмолвие ледяной пустыни стало ощущаться еще сильнее. В торжественной тишине сбросили на лед флаги. Это было 12 мая 1926 года в 1 час 30 минут по Гринвичу.

Закончив церемонию, с сердцем, переполненным радостью и гордостью, я дал команду мотористам прибавить ход; нос корабля в это время уже был обращен к другой стороне от полюса, к неведомому.

7.16. Молчание радио после полюса

Пролетая над полюсом, мы отправили радиограммы, которые извещали мир о том, что на полюсе сброшены три флага.

Несколько часов после этого радио на борту молчало. Оно так и не заработало до конца нашего путешествия ни на прием, ни на передачу. В течение трех последующих дней мир пребывал в тревоге, беспокоясь за судьбу экспедиции. "Где "Норвегия"?" - кричали набранные крупным шрифтом заголовки газет всего мира.

Причины столь долгого молчания радио так и не были никогда выяснены. Готтвальдт пытался приписать отсутствие радиосвязи после полюса обледенению антенны, но это объяснение неудовлетворительно. Два года спустя тот же самый феномен повторился, и не однажды, с радиоаппаратурой дирижабля "Италия", близнеца "Норвегии", в результате чего надолго была прервана связь.

7.17. В неисследованном районе

Окрестности полюса имели довольно обычный вид. Ничто не изменилось в ледяной равнине, которая была такой же однообразной, как и раньше, только теперь серое небо, тут и там разорванное на горизонте желтоватыми сполохами, усиливало ощущение пустынности, а бледный свет преломлялся в неровностях льда.

В 3 часа 45 минут я записал в дневнике:

"Высота - 610 метров, дрейф - 0, скорость - 85 километров в час. На просторах бескрайней ледяной равнины выделяются снежные насыпи и борозды, проложенные ветрами. Время от времени бледное и холодное солнце выглядывает из-за туч".

В такой обстановке полет продолжался несколько часов на высоте 600-800 метров. Около восьми часов небо очистилось и стало синим, но час спустя опять затянулось тучами, поднялся туман. Дирижабль находился тогда на широте 85°35'. Туман оставался густым до 12 часов 40 минут, когда мы достигли 82°40' с. ш. и оказались в самом сердце неисследованного района, Здесь туман рассеялся, снова показалось ледовое море, но ненадолго. Часом позже, в 13 часов 40 минут, в дневнике отмечено: "Летим на высоте 800 метров, густой туман".

Примерно тогда и произошла первая поломка в перекрытии стропил из-за льда, который образовался на дирижабле. Внезапно раздался зловещий грохот, какой бывает при взрыве. Сначала подумали, что сломался малый винт, который приводил в действие электрогенератор радио. Его остановили, чтобы найти повреждение, но он оказался в порядке. Чуть позже выяснилась причина шума. Чечони сообщил, что перекрытие стропил повреждено обломками льда, отброшенными винтом правого двигателя. Чтобы выяснить, откуда взялся этот лед, пришлось остановить двигатель.

"14 часов 10 минут: останавливаю правый мотор (находящийся в ведении Ардуино), чтобы проверить, не происходит ли обледенение винта. Оказалось, что обледенение действительно началось, но пока незначительное. Запустил левый мотор на тысячу оборотов в минуту. В то же время, например, металлический грузик, поддерживающий антенну, был весь покрыт льдом, он выглядел, как шар, облитый эмалью".

Все последующие записи в дневнике были краткими. Неотрывно занятый на вахте, озабоченный тем, чтобы свести опасности полета к минимуму, я еще находил время для лаконичных заметок вроде следующей: "Послал Алессандрини устранить неисправность".

Лед постепенно нарастал на всех наружных частях дирижабля, особенно металлических деталях. Очень много его накапливалось в то время, когда дирижабль проходил сквозь туман, неожиданно снова появившийся перед самым полюсом. Но часть льда образовалась недавно и продолжала расти, в первую очередь на стальных проводах, моторных гондолах, солнечном компасе и тахометре. Все наружные части дирижабля стали белыми. Кто-то попробовал удалить лед, покрывавший солнечный компас, но вскоре он образовался снова.

Запись в журнале, сделанная в 15 часов 37 минут:

"Дирижабль находится в статическом равновесии. Тридцать часов мы в пути, израсходовали две с половиной тонны бензина и масла, но газ не выпускали [88] ни разу.

Дирижабль возвращался сильно отяжелевший. Однако сейчас, когда воздушный корабль выбрался из полосы тумана, казалось, можно было не опасаться дальнейшего обледенения. Впрочем, я и не думал, что оно будет таким сильным, что придется совершить вынужденную посадку. В эту опасность я никогда не верил всерьез и сейчас меньше, чем когда-либо. Конечно, вес дирижабля может сильно увеличиться, более того, уже увеличился, и я был подготовлен к этому: как уже говорилось, мы ни разу не сбрасывали газ.

Однако теперь опасность оказалась более серьезной и очевидной: меня беспокоили наросты льда на киле дирижабля. Под действием попутного ветра куски льда время от времени отрывались и падали на вращающиеся винты, а оттуда разлетались, словно выпущенные из пращи. Какой-нибудь обломок мог пробить стенку газовой камеры, что привело бы к аварийной потере водорода. Но к счастью, до сих пор удары приходились только на воздушную камеру [89].

В дневнике есть такая запись:

"Алессандрини пришел сообщить мне, что лед пробил в

нескольких местах воздушную камеру на правом борту около моторной гондолы. Я послал его посмотреть, можно ли заделать прорехи".

Вернувшись, Алессандрини сообщил, что ремонт невозможен. Следующие несколько часов прошли относительно спокойно. Время от времени раздавался зловещий треск, сопровождавший появление новых разрывов, к счастью, без опасных последствий.

Больше всего я боялся, что обломки льда, отброшенные винтом, попадут в оболочку и пробьют в ней большое отверстие. Эта опасность в первую очередь грозила со стороны двух боковых винтов, так как центральный винт был лучше защищен от падающих обломков. Тогда я решил запустить все три мотора: центральный в обычном режиме, а два средних всего на 800-900 оборотов в минуту, чтобы уменьшить повреждения, которые могут причинить отброшенные ими обломки льда.

В 17 часов 24 минуты, когда пролетали между 80° и 79° с. ш., туман внизу рассеялся, открыв взгляду ледовое море. Измерили отклонение от курса (дрейф): 13 градусов влево. Казалось, что ветер изменил направление и усилился. Температура 10 градусов ниже нуля. В тот момент на борту возникло сильное возбуждение: кому-то показалось, что из туманной дали на поверхности воды, справа, появились два холма. Такой оптический обман часто бывает в полярных районах.

Во время короткой передышки у меня было время осмотреть окрестности.

Мы находились в полете тридцать два с половиной часа. В рубке управления царил ужасный беспорядок. Несколько десятков термосов, валявшихся рядом со шкафом, в котором хранились карты и навигационные журналы, выглядели очень неприглядно: одни из них были пустые, другие - с вылившимся наполовину содержимым, третьи - разбитые. Пролитый чай и кофе были повсюду, и повсюду валялись остатки еды. Посередине этого беспорядка живописно выделялись ноги Амундсена в ботинках на зеленой подкладке, его водолазные гетры и белые с красным перчатки.

В 18 часов 30 минут пересекли 70-ю параллель. Сквозь редкие просветы в тумане видно было скованное льдом море. Я все еще не исключал полностью, что где-то между 85°5' и 82°40' с.ш. (на отрезке 250 километров, пролетая который мы совершенно не видели поверхности земли) могли существовать острова, что, может быть, между полюсом и северными берегами Аляски находилась большая земля или обширный архипелаг, как утверждали Гаррис и некоторые другие полярные исследователи. Никаких признаков земли не было обнаружено и по курсу

следования дирижабля (между 157°30' в. д. и 160° в. д. от Гринвича).

В 21 час 15 минут туман, поднимавшийся все выше, заставил нас набрать высоту 1150 метров и придерживаться ее в течение часа, пока метеоусловия не позволили опуститься на 650 метров. Но в 0 часов 15 минут 13 мая снова возник туман, совершенно поглотив нас. Пошел снег. Я приказал стоявшему у рулей высоты немедленно направить корабль вверх, и тот быстро взмыл на тысячеметровую отметку. Примерно через час туман начал рассеиваться. В 1 час 45 минут на широте 74°16' я записал в дневнике:

"Мы опустились на высоту 300 метров. Показалось скованное льдом море; на вид оно очень отличалось от того, что простиралось между Шпицбергеном и полюсом: поверхность его гораздо более неровна, торосиста. Теперь становилось ясно, что добраться сюда на санях невозможно".

Тем временем ледяные снаряды продолжали бомбардировать борта дирижабля. В промежутках слышался стук падающих на винты обломков льда. Каждый раз от этих звуков замирала душа.

В дневнике появилась лаконичная запись, состоящая из двух слов: "сирена" и "труба". В самом деле, ветер так свистел в оконных щелях, что напоминал то звук трубы, то вой фабричной сирены. Иллюзия была такой полной, что Алессандрини воскликнул:

- Командир, там внизу фабрика!

Около 3 часов 13 мая, после сорока двух часов полета, во время которых было израсходовано четыре тонны бензина и ни разу не был выпущен газ, дирижабль казался совершенно уравновешенным, он стал даже немного легче, чем раньше. Опасность аварийного увеличения веса миновала, и у меня появилось время, чтобы выглянуть в окно и понаблюдать за окрестностями.

Зрелище было великолепное. Поверхность бесконечного ледового моря, совершенно белая, казалась сквозь дымку тумана прозрачной. Местами белизна льда становилась похожей на голубоватый мрамор, этот нежно-голубой тон вообще был характерен для льда. Огромное пространство ледового моря со своими тенями, бликами, голубыми узорами было поистине очаровательно. Время от времени появлялись длинные и узкие извилистые каналы темно-серого цвета, а то вдруг возникал большой канал, словно черная река с нагромождением голубоватых ледяных глыб по берегам. И дирижабль тоже гармонировал с окружающим ледяным убранством: его металлические детали покрывал слой льда в один-два

сантиметра.

Дюралюминиевые моторные гондолы с отороченными льдом ребрами радиаторов, мостками и подвесными канатами были великолепны. Солнечный компас, тахометр, стальные кольца гайдропов - все было покрыто льдом. Сейчас, когда полярное путешествие приближалось к счастливому концу, корабль казался словно в праздничном наряде.

Вдруг сильный грохот, идущий изнутри дирижабля, прервал мое созерцание. Большой кусок льда, отброшенный правым винтом, пробил в оболочке дыру в метр длиной. Чечони хотел было заделать отверстие, но обнаружил, что кончился состав для склеивания ткани, покрывающей дирижабль. Мы взяли его с собой немало, но слишком много оказалось поверхностных повреждений, требующих ремонта.

Мы уже привыкли к подобным неприятностям и находили выход, но этот последний разрыв вновь создавал реальную опасность. Поэтому с нетерпением ждали прибытия к берегам Аляски. На твердой земле, пусть даже пустынной и обледеневшей, в случае вынужденной посадки у нас было бы гораздо больше шансов на спасение, чем на дрейфующих льдах в открытом море.

В 6 часов 45 минут офицер, следивший за курсом, крикнул:

- Земля!

Это был радостный и волнующий момент для всех нас. Я высунулся из окна. Холодный и колючий ветер ударил в лицо, освежив меня. Вдали, чуть справа, проступали неясные очертания сероватых холмов.

Полчаса спустя мы пересекли полосу чистой воды, в которой, как всегда в это время года, плавали льдины, прибившиеся к берегу. В 7 часов 35 минут мы достигли берега, ровного, как лист бумаги, без всяких признаков рельефа. То, что это твердая земля, можно было понять только по характеру покрывавшего ее льда - однородного, плотного, не похожего на тот, что в море. На его поверхности показалось несколько черноватых скал. На самом деле это, вероятно, были небольшие песчаные отмели, тянувшиеся параллельно берегу. Прибрежная полоса выглядела пустынной и однообразной.

Чтобы определить наше местонахождение, надо было добраться до одной из маленьких эскимосских деревушек, расположенных между устьем реки Колвилл и мысом Лисберн. Мы так и сделали. В 8 часов 20 минут увидели первых эскимосов. Летели низко, на высоте 200-250 метров, и могли хорошо различить фигуры людей. Их было человек пять или шесть. Одетые в свои парки, они стояли, задрав носы к небу, и с

изумлением смотрели на чудовище, проплывавшее над их головами, которое летело с севера, означавшего для них враждебность и неприступность.

[Map_2.gif]

В 8 часов 40 минут Вистинг опознал Уэйнрайт - деревушку, в которой жила сотня эскимосов. Там было стадо северных оленей, горстка хижин и один дом под красной крышей - школа. Мы пересекли берег примерно в районе 158-го меридиана к западу от Гринвича, в нескольких сотнях километров юго-западнее мыса Барроу, который и являлся пунктом нашего назначения, выбранным Амундсеном и мною во время встречи в Осло. Но у нас еще оставалось немало бензина, и мы могли проследовать далее, до Нома, где "Норвегии" бы помогли приземлиться. Чтобы добраться туда из Уэйнрайта, нужно было пересечь мыс Айси и мыс Хоп, следовало преодолеть не более 900 километров - пустяки по сравнению с теми тремя с половиной тысячами километров, которые мы уже преодолели над полярной шапкой. Мы решили лететь вдоль берега. От мыса Хоп намеревались идти прямо на Ном, а оттуда, если бы погода благоприятствовала, еще дальше - на Фэрбенкс, где уже была железная дорога.

В тот момент у меня промелькнула идея предложить Амундсену высадиться на мысе Барроу вместе с Элсуортом, Раммом, Сторм-Йонсеном и Готтвальдтом, чтобы пополнить запасы бензина из хранилища, устроенного Уилкинсом. Дозаправившись, мы могли бы лететь в Кингсбей. Жаль, что мы этого не сделали! Тогда мы вернулись бы в Рим на своем дирижабле.

Вокруг было печально и пустынно. Вот запись в дневнике, сделанная в 10 часов 15 минут:

"Высота 500 метров. Идет дождь. Дирижабль возвращается сильно отяжелевшим. Спокойный полет над печальными местами, серое небо. В ледовом море около берега нет ни одного канала, который нарушил бы его однообразие".

Читаем немного дальше:

"11 часов. Дирижабль стал немного легче. До сих пор продолжают работать все три двигателя..."

Мы шли в хорошем темпе благодаря сильному северо-восточному ветру. Но погода быстро менялась. Не зная того, мы двигались к центру области пониженного атмосферного давления, которая охватила весь Берингов пролив. В 12 часов 50 минут мы были в пятидесяти километрах от мыса Лисберн. Здесь начался туман, берег скрылся из виду. Когда он рассеялся, оказалось, что мы летим над твердой землей, но не знаем, где именно. Решили продолжать полет в направлении запад - юго-

запад, пока не показалась замерзшая река, вероятно Кикрик. Местность была очень пересеченной, впереди по курсу возвышались горы, высота которых достигала тысячи метров. Решили следовать вдоль реки, чтобы снова выйти к морскому берегу. Но в 13 часов 15 минут мы неожиданно опять вошли в полосу тумана.

"Туман очень густой. Сбавил скорость и поднялся на высоту 1200 метров. Один двигатель запустил на тысячу оборотов, два других оставил на минимальном режиме. Видимость плохая. Некоторое время спустя приглушил также и первый двигатель..."

На этом мои путевые заметки внезапно обрываются. Не помню, что именно заставило меня прервать начатую фразу. Но несомненно, у меня уже не оставалось ни минуты времени и покоя, чтобы продолжать записи.

Перипетии последних суток полета измучили людей, особенно рулевого высоты и мотористов, и без того утомленных бессменной вахтой в течение двух предыдущих дней. Сам я за последние семьдесят шесть часов полета имел для отдыха всего лишь час или чуть больше. Туман, ледяные снаряды и разрушения, причиненные ими, делали эту вахту еще более трудной.

Теперь, когда опасности, казалось, остались позади, нервное напряжение спало. Я думал, конечно, о возможных неприятных сюрпризах при посадке. По моим расчетам, она должна была произойти не раньше, чем через двенадцать часов. У меня оставалось, таким образом, немного времени для отдыха. Однако как раз эти двенадцать часов, которые последовали за многими другими, оказались самыми тяжелыми, особенно для меня.

7.18. Над Беринговым проливом

Этот рассказ дополнит те сведения, о которых я сообщил сразу по прибытии в Теллер, когда воспоминания о полете были еще свежи. Очень пригодились и немногие пометки, сделанные на навигационных картах, а также основанные на показаниях альтиметра [90] диаграммы высоты с их резкими, внезапными скачками; яснее слов они рассказывали о том, как проходил этот волнующий полет.

Записи в журнале были прерваны, вероятно, около 14 часов 30 минут, когда неожиданно сгустился туман, полностью окутав дирижабль. Я тут же снизил скорость до минимума и поднялся так высоко, как только было возможно. Но вывести дирижабль из полосы тумана не удалось. Высота, на которой мы оказались, была, вероятно, больше высоты окружающих гор, но с уверенностью утверждать это я не могу.

Чтобы убедиться в этом, я должен был бы подняться еще

выше, открыв клапаны и сбросив газ [91], но не стал этого делать из опасения, что лед, образовавшийся на клапанах, помешает потом закрыть их.

Поглощенные туманом, мы продолжали очень медленно, вслепую лететь к берегу, и мне показалось, что мы летим так очень долго. Потом туман опустился на несколько сот метров, чтобы вновь подняться немного позже. В этот раз, однако, удалось оставить его внизу, набрав высоту 1300 метров. В 16 часов 40 минут туман стал рассеиваться, и мы снизились. Когда до земли оставалось 200 метров, показалось ледовое море. Было 18 часов 30 минут.

Итак, мы находились над морем, но не знали, где именно. Сомнений относительно курса быть не могло: нужно возвращаться к берегу, а для этого достаточно было повернуть на восток. Затем мы должны были взять курс на юг, к Ному. Я приказал Вистингу, который был рулевым высоты, держаться пониже, чтобы не потерять из виду скованное льдом море.

Но управлять дирижаблем стало очень трудно. Порывистый северо-восточный ветер таранил корабль, провоцируя внезапные скачки высоты на пятьдесят метров и больше. Я был вынужден сам стать к рулю высоты и оставался там почти все время. Полет к берегу продолжался в нервозной обстановке под пеленой белесого тумана и казался бесконечным.

Полчаса спустя кончился лед и показалось свободное море: большое, пенящееся, бурное. В сочетании с неутихающим сильным ветром штормовое море навело на размышления. Если выйдут из строя двигатели и мы будем предоставлены воле ветра, нас отнесет в открытый океан - к Алеутским островам или, может быть, еще дальше. Только что пройденное нами ледовое море предупреждало, что мы находимся на пороге Тихого океана, за много тысяч километров от Италии, и должен признаться, что, несмотря на тяжесть забот, я был переполнен радостью от одной мысли, что маленький воздушный корабль, построенный и управляемый итальянцами, выдержал такое трудное испытание.

Примерно через полтора часа в море снова появился толстый лед, указывающий на то, что берег недалеко, и полет, все более изматывающий, продолжался над ослепительно белой равниной. Наконец в 21 час 30 минут мы достигли берега, на котором находилось маленькое селение: несколько хижин, рядом с которыми виднелись фигуры людей и собак. Собаки были возбуждены; те, что были привязаны, в ярости крутились на месте. Амундсену показалось, что он узнал Кивалину, и Рисер-Ларсен предложил приземлиться здесь, но я отклонил это предложение: с попутным северо-восточным ветром, который

благоприятствовал полету, следуя вдоль берега, мы без особого труда достигли бы Нома, где нас ждали.

Однако начинался самый ответственный этап пути. Рисер-Ларсен спросил меня, можем ли мы подняться выше облаков, чтобы определить местонахождение по высоте солнца и узнать, действительно ли то была Кивалина. Конечно, это было возможно, но не имело никакого смысла. Даже если селение, которое мы пролетали, не было Кивалиной, ясно, что мы находились на западном берегу Аляски. Продолжая двигаться на юг, мы обязательно должны попасть в Ном; эта простая мысль, однако, не пришла мне в голову в тот момент. Я уступил просьбе Рисер-Ларсена и совершил тяжкую ошибку.

Поставив двигатели на минимальный режим, я приказал рулевому высоты подниматься. Дирижабль был легким и быстро устремился ввысь сквозь туман, который понемногу рассеивался, становясь все более прозрачным. Показалось солнце, и Рисер-Ларсен измерил его высоту. Но под его яркими лучами водород начал быстро расширяться. Я открыл клапаны, однако подъем затормозить не удалось. Не оставалось ничего другого, как прибавить скорость и тотчас же снижаться в движении. Я дал команду, но, так как корабль сильно осел на корму, в первые секунды он должен был подниматься еще быстрее, даже если рулевое колесо до предела повернуто на снижение. Чтобы избежать этого, необходимо было опустить нос дирижабля, переместив на него груз. Готтвальдт и еще один человек были в тот момент свободны. Я крикнул им по-английски, чтобы они шли в носовую часть, указав на маленькую лестницу, которая соединяла рубку управления с внутренней частью дирижабля. Готтвальдт стал подниматься, но потом остановился, не совсем поняв приказ, вернее, слова-то ему были ясны, но для чего надо было идти на нос дирижабля, он не понял. Раньше никто не слышал от меня подобной команды. Он в замешательстве глядел на меня, не двигаясь с места. А мой взгляд был прикован к красным столбикам манометров, которые показывали, что давление газа быстро растет: 50, 60, 70 миллиметров.

Это был тревожный момент. Во что бы то ни стало надо было заставить корабль снижаться, но он продолжал набирать высоту! Еще несколько минут - и может прорваться оболочка, а это в лучшем случае грозит катастрофической потерей водорода.

- Быстро на нос! - крикнул я теперь уже по-итальянски, подкрепляя приказ жестами еще более выразительными, чем слова. Те двое поняли наконец и выполнили команду. Корабль клюнул носом и начал снижаться, давление уменьшилось. Я вздохнул с облегчением.

За несколько минут мы поднялись на высоту 1800 метров. Теперь мы спускались в тумане, двигаясь в сторону моря, чтобы избежать риска удариться о вершины холмов. На высоте 200 метров показалась земля, но Кивалины уже не было видно. Часы показывали 22 часа 30 минут, 13 мая.

Теперь мы взяли курс на запад; держались на малой высоте, стараясь не терять землю из виду.

Миновало четыре часа изматывающего полета. Местность была гористой, а лететь приходилось на очень малой высоте, ниже тумана, который был довольно густым. Я оказался вынужден снова сесть к рулю высоты, потому что никто из норвежцев не имел достаточно опыта, чтобы справиться с управлением в таких сложных условиях.

Это было суровое испытание, требовавшее напряжения нервов и максимального внимания. Надо было маневрировать, управляя рулем вручную, и в то же время смотреть в окно, чтобы вовремя заметить изменения рельефа, холмы, внезапно возникающие из тумана. Иногда мы проходили в нескольких десятках метров от земли, так что радиоантенна, дважды ударившись о нее, разбилась.

Я чувствовал себя очень уставшим. С начала полета не было ни минуты, чтобы спокойно присесть и отдохнуть. Порой мне казалось, что я не могу больше держаться на ногах, но усилием воли заставлял себя оставаться на посту.

Чтобы побороть немного свою усталость и иметь возможность быстрее маневрировать рулем, я приказал Рисер-Ларсену высунуться в окно и смотреть вперед, предупреждая меня о неровностях рельефа, которые могут неожиданно появиться. Если он увидит холм, возвышающийся в тумане, то должен крикнуть "Вверх!", а если опасность представлялась более значительной и неизбежной, то этот возглас должен сопровождаться взмахом руки.

Наконец через три с половиной часа мы увидели извилистую замерзшую реку. Посмотрели на карту: найти ее оказалось нетрудно, течение подсказало название реки - Серпентине, т.е. Змеиная. Было два часа ночи, 14 мая. Полчаса спустя мы миновали бухту Шишмарева, оставив слева маленький остров Сарычева [92]. Наконец-то мы снова нашли путь к Ному. Теперь уже не возникало трудностей.

Следуя вдоль берега и придерживаясь постоянной высоты, мы должны были прибыть в Ном. Ошибки быть не могло, нужно только продолжать маневрировать рулем высоты. Я доверил это Рисер-Ларсену и Вистингу, предупредив Алессандрини, чтобы он позвал меня в случае необходимости, и, обессиленный, опустился

в кресло Амундсена, который проснулся несколько часов назад.

Я был на исходе своих сил. Мои записи в журнале были прерваны 13 числа около двух часов дня, с тех пор прошло двенадцать часов, потребовавших неослабного внимания, невыносимо трудных часов, наступивших после четырех дней и трех ночей бессменной вахты. Усталость сделала меня более чувствительным к холоду. Я укутал ноги в спальный мешок, в котором трое суток почти беспрерывно спала Титина.

В 3 часа 30 минут дирижабль обогнул мыс Принца Галлеса, пройдя при сильном попутном ветре 115 километров, отделявшие нас от мыса Шишмарева, за пятьдесят пять минут.

7.19. Конец полета

После тревожного полусна, во время которого я не переставал ждать каких-нибудь происшествий, я наконец забылся на несколько минут, но тут Рисер-Ларсен окликнул меня:

- Мы уже близко! Через полчаса будем в Номе!

Было 4 часа 30 минут. При этой новости я поднялся с кресла, испытывая недомогание и усталость - отдых оказался слишком коротким. Было холодно. Я прошел в переднюю часть рубки управления, чтобы взглянуть на приборы и определить местонахождение дирижабля. Затем высунулся из окна и посмотрел вокруг. Мы пролетали над мрачным неспокойным вспененным морем. Свинцово-серое небо полосами прорезали черные тучи, которые шли с севера. Время от времени налетали снежные шквалы. Корабль, исхлестанный порывами ветра, испытывал килевую и бортовую качку.

Я велел Алессандрини достать швартовочные канаты и приготовить гайдропы. Пока он выполнял распоряжение, я думал о трудностях, которые могут возникнуть при посадке. В Номе нас ждали. Я сам телеграфировал из Кингсбея, чтобы люди были готовы встретить нас. Однако при сильном ветре и с плохо подготовленным персоналом приземление становилось, конечно, небезопасным. Надо было дать четкие и ясные инструкции. Я подозвал Рисер-Ларсена и продиктовал ему записку, которую просил сбросить на землю при нашем прибытии.

Между тем мы приближались к берегу. Открытое море кончилось, под нами снова был лед. Теперь мы огибали пустынное сероватое побережье с унылыми холмами. Появилась небольшая, скованная льдом речка. Немного впереди виднелись темные пятна, похожие на деревенские хижины. Безрадостный пейзаж дополняло небольшое трехмачтовое судно, поваленное на борт и выброшенное на лед. Летим дальше. Мне показалось странным, что нигде не видно большого скопления домов, как, по моим представлениям, должно было быть в Номе.

- Где же поселок? - спросил я.

- Там, внизу, - ответил Рисер-Ларсен, сделав неопределенный жест в направлении реки.

Мы повернули назад. Я попробовал было пройти над обледеневшей лагуной, узкой полоской земли отделенной от моря, но атмосферные условия были столь неблагоприятны, что лететь вдоль реки среди холмов оказалось рискованно. Погода ухудшалась. Небо почернело. Когда мы пересекали побережье, началась сильная килевая качка, которая наклонила нос корабля градусов на тридцать. Продолжать полет в таких условиях с нашими мотористами, четыре дня работавшими без отдыха, было бы безумием.

Я решил не лететь в Ном, который, очевидно, был еще далеко, и совершить посадку здесь, около берега, на скованном льдом море, как можно ближе к крохотному селению, которое смутно различалось внизу. Ровный и твердый лед простирался на несколько километров. Здесь можно было совершить посадку без особого риска. На земле люди один за другим покинут дирижабль, по мере того как из оболочки будет выходить газ. Когда на борту никого не останется, газ будет выпущен полностью.

Я сообщил о своем решении Рисер-Ларсену, который, напротив, предложил мне такой план: снять ткань, покрывающую рубку управления, весь экипаж собрать на внешней стороне рубки и в тот момент, когда дирижабль коснется земли, приказать всем одновременно прыгать, бросив летящий корабль на произвол судьбы. Такой маневр был бы крайне опасен для людей. Впрочем, меня не удивило, что Рисер-Ларсен не понимал этого. Помимо неопытности в таких делах здесь также сказывалась и его усталость.

Позднее в книге, опубликованной Амундсеном и Элсуортом, Рисер-Ларсен признается, что в момент посадки дирижабля он был практически не способен активно действовать. "Я так устал, что у меня начались галлюцинации", говорил Рисер-Ларсен. И в самом деле, он с радостью объявил Амундсену:

- На земле мы получим любую необходимую помощь. Ведь на берегу расположился целый кавалерийский корпус.

И уточнил, что он "ясно" видел множество людей в форме и лошадей.

Конечно, я совершенно не принял в расчет экстравагантные высказывания Рисер-Ларсена, вызванные, вероятно, переутомлением, и решил, как уже говорилось, совершить посадку на льду рядом с эскимосской деревушкой, используя специальные приспособления, приготовленные еще в Риме для

такого случая. Рисер-Ларсен позвал Чечони и приказал сложить в мешок тяжелые предметы, имевшиеся на борту, включая консервы из пеммикана, которые уже были не нужны. Тем временем я сбавил скорость до минимума, чтобы проверить дирижабль в статическом состоянии: он был несколько тяжеловат и медленно опускался. Неожиданно мы вошли в полосу густого тумана. Я прибавил скорость, чтобы подняться над ней, но немного погодя туман рассеялся и перед нами опять появилась деревня: ряд деревянных домов. В тот же момент непогода кончилась, словно по волшебству.

Наконец мешок с тяжелыми вещами был готов. Я приказал Чечони вытащить его из рубки и потихоньку на канате опускать вниз. Но он оказался слишком тяжел. Чечони не смог его удержать: мешок камнем полетел на землю. Тотчас же закачался висящий на носу дирижабля швартовочный крюк.

Мы вновь стали снижаться. Я вел корабль против ветра над скованным льдом морем в нескольких километрах от деревни. Скорость была минимальной, и дирижабль медленно опускался. Я приказал сбросить мешок с балластом, служивший якорем, и он полетел вниз, повиснув в воздухе на расстоянии 30-40 метров от дирижабля. Я увидел на льду трех или четырех человек, спешивших нам навстречу, а впереди и немного правее была еще одна группа - из семи-восьми человек. Прибавив скорость, я направился к ним. Мешок коснулся земли и заскользил по льду, люди натянули веревку. Я скомандовал:

- Выпустить газ!

И дирижабль пошел вниз со скоростью один метр в секунду или чуть меньшей. Новая команда:

- Приготовиться к удару!

Но, самортизированный пневматическим устройством под рубкой управления, удар оказался легким: едва коснувшись земли, дирижабль отскочил рикошетом и подпрыгнул на несколько метров.

- Еще газ! - крикнул я.

Несколько мгновений спустя мы снова были на льду, теперь уже окончательно.

Я подумал о той опасности, какой подверглись бы люди, если бы, желая как можно скорее ступить на твердую землю, они слишком поспешно покинули дирижабль. Внезапно облегченный на семьсот - восемьсот килограммов, корабль вырвался бы из рук немногочисленных и не имевших специальной подготовки людей, которые удерживали причальные концы.

- Никому не двигаться! - крикнул я со всей силой, на какую были способны мои легкие. Во избежание неожиданностей я

загородил собой выход из рубки.

Я приказал Чечони покинуть корабль, чтобы помочь встречавшим нас людям выполнить причальный маневр, и одновременно продолжал выпускать газ. Затем разрешил сойти с корабля одному за другим Рисер-Ларсену, Амундсену, Элсуорту и всем стальным. Было 14 мая 7 часов 30 минут по Гринвичу, или 13 мая 20 часов 30 минут по местному времени. Наше великое путешествие окончилось.

Я посмотрел вокруг. Около меня стояли Чечони, Ардуино, Каратти, Помелла и Алессандрини. Усталые, измученные, но с радостью в глазах. Амундсен, Элсуорт и с ними кто-то еще шли по направлению к деревне. Немного погодя наши тоже отправились искать место для ночлега, где можно было наконец выспаться после трех утомительных, тревожных дней.

Они ушли, а я вместе с Алессандрини остался на время около дирижабля. Все мы были целы и невредимы, а наш воздушный корабль безжизненно лежал посредине белого снежного поля. Он нес нас к цели сквозь тысячи километров, всегда повинуясь приказам, не зная усталости, словно сознательно выполняя нелегкую миссию, которую мы на него возложили. И вот теперь он покорно оставался привязанным к верхушке столба. Он, который так любил свободу неба и смело шел навстречу бурям во Франции, в России, в Беринговом проливе, где без его гибкого и мощного тела нам пришлось бы отступить. Он встречал лицом к лицу ветер, снег, обледенение, дождь и туман. И вот теперь он лежал на боку, поверженный моими собственными руками!

7.20. После высадки

Я не смог уйти с места нашей посадки. На душе было неспокойно. Теперь мои мысли обратились к Италии, к родным местам, откуда мы вылетели более месяца назад, к близким, которые с волнением и тревогой ждали нас.

- Где мы? - спросил я.

- В Теллере, в ста милях от Нома, - ответил кто-то.

Потом пришел Готтвальдт и сказал:

- В деревне есть радиотелеграфная станция, но нет радиста.

Значит, мы можем оповестить мир о счастливом завершении нашей экспедиции, телеграфировать в Италию, что наше необычайное приключение окончилось и все мы целы и невредимы.

Вихрь мыслей обуревал меня. Не осталось и следа от смертельной усталости, которая владела мной в последние часы полета.

А природа вокруг, словно для контраста, оставалась спокойной и безмятежной. Торжественная тишина царила в

крошечной деревушке. Эскимосы, слегка удивленные, но проявлявшие спокойствие, взирали на нас, на летающее чудовище, которое лежало теперь на льду лагуны. Они не выказали никаких признаков волнения при нашем внезапном появлении с неба.

Холодная ночь и беспросветное серое небо несколько омрачали нашу радость.

Все пережитое осело где-то в дальних уголках души. От Кингсбея мы находились неблизко и по расстоянию и по времени. Путешествие к полюсу над бескрайней ледяной равниной, церемония сбрасывания флагов, бесконечный густой туман - все ушло в прошлое. Эти три дня были прожиты так интенсивно, так богаты впечатлениями, что казалось, словно прошло три года.

И все куда-то отодвинулось, стало далеким, будто та удивительная жизнь, вместившаяся в трое суток, проведенных без сна и отдыха, была нереальной. Она казалась теперь далеким сном.

Но остались слова, которые немного позже я написал почти автоматически, отправляя жене короткую телеграмму о нашем прибытии на Аляску. Потом я присоединился к моим товарищам, которые собрались за импровизированным столом с горячей, впервые за трое суток, пищей. Радость переполняла сердце каждого. Сев рядом со мной, Амундсен и Элсуорт выразили мне свою искреннюю благодарность. Элсуорт был особенно взволнован, свое дружеское расположение ко мне он подкрепил такими сердечными словами:

- Мой дом в Нью-Йорке - ваш дом, моя вилла во Флоренции тоже.

Так победно закончилась наша экспедиция. На маленьком дирижабле, предназначенном для полетов над Тирренским морем, мы совершили перелет из Рима через Северный полюс к Берингову морю, продолжавшийся сто семьдесят часов [93]. Мы преодолели тринадцать тысяч километров, встретившись лицом к лицу с бесчисленными опасностями, с неизвестностью, которую таил в себе неисследованный район, простиравшийся между полюсом и Американским континентом.

Благодаря Амундсену, инициатору экспедиции, и итальянцам, взявшим на себя ответственность за полет, луч света длиной две тысячи километров и шириной восемьдесят километров прорезал громадное белое пятно, которое на картах полярного арктического бассейна указывалось ранее как район, недоступный для человека. Мы доказали, что в этом районе нет никакого континента, а только покрытое льдами Полярное море, и мы были первыми, кто пересек его. Географическая задача,

столько времени не имевшая ответа, была наконец решена. Следуя нашим путем в обратном направлении, позднее стало возможно достичь полюса на подводной лодке [94].

Решающий вклад итальянцев в успех экспедиции был признан Амундсеном и Элсуортом в статье, опубликованной вскоре после нашего прибытия в Теллер газетой "Нью-Йорк Таймс". Статья заканчивалась такими словами:

"Какое это было великолепное ощущение - почувствовать под ногами твердый и прочный лед! Мы тут же выразили свою благодарность Нобиле, который вывел нас целыми и невредимыми из такого опасного приключения".

И позже Амундсен и Элсуорт писали в своей книге "The First Crossing of the Polar Sea" [95]:

"Спуск был одним из тех событий, которые никогда не изгладятся в памяти. Он был проведен блестяще, и мы в знак уважения обнажаем головы перед капитаном нашего корабля за то спокойствие и красоту, с которыми все было выполнено".

7.21. В Теллере

Когда я отошел от места нашей посадки, какой-то белый человек отделился от группы эскимосов и, приблизившись ко мне, сказал:

- Командир, вам необходимо отдохнуть. Если вы освободились, пойдемте в мой дом, это там, внизу. У меня есть для вас хорошая комната.

С такими словами обратился ко мне человек небольшого роста, крепкий, с решительным, энергичным лицом и серыми глазами, брызжущими лукавством. Немного позже я узнал его имя: Петерсен, капитан Петерсен. В теплое время года, когда море освобождалось от льда, он снимался с якоря и шел вдоль берега на каком-нибудь из своих судов, перевозя грузы и людей.

Я обернулся и увидел деревянный домик, на который он мне указывал. Огромная вывеска "General Marchandise" [96] говорила о том, что это была лавка. И вывеска, и пышная надпись на ней свидетельствовали о былом расцвете Теллера, когда во времена gold ruch, т.е. золотой лихорадки, в летние месяцы там собиралось до десяти тысяч старателей. Теперь число жителей сократилось до пятидесяти пяти человек. Из них только десять были белые, остальные - эскимосы.

Мы провели в Теллере восемнадцать дней - время, необходимое для того, чтобы закончить разборку дирижабля и упаковать его части так, чтобы доставить их в Европу с возможно меньшими повреждениями. Эта остановка в маленькой эскимосской деревушке, погруженной в глубочайшую тишину, нарушаемую время от времени лишь лаем собак, сидящих на

привязи, да свистом ветра, была как раз тем, в чем мы нуждались после перенесенных волнений.

7.22. В Номе

Я покинул Теллер с моими товарищами - итальянцами 31 мая. Чтобы проследить за подготовкой саней, я встал пораньше. Собаки, как всегда перед дальней дорогой, с яростным лаем метались на привязи. Все они хотели поскорее отправиться в путь и дрожали от нетерпения. Подготовив сани, мы тронулись в путь.

Этот бег по ледовому морю был упоителен.

Воздух холодный и колкий. Собаки быстро бегут. Время от времени раздается крик проводника, и собака, шедшая впереди, поняв его слова, выполняет команду: "направо", "налево", "осторожно", "прямо". Это чарующее зрелище. Особенно трогательным было выражение прекрасных глаз собаки, шедшей во главе упряжки, когда время от времени она оборачивалась, чтобы взглянуть на каюра, словно безмолвно спрашивая, все ли идет как надо.

Через два часа мы достигли границы припайного льда, там нас ожидало американское таможенное судно. Им командовал капитан Росс, начальник станции в Номе, который, узнав о нашей посадке в Теллере, тут же поспешил к нам. Спустя двенадцать часов с небольшим мы прибыли в Ном. В два часа дня сошли с корабля.

Нас встречали два священника-иезуита из миссии в Номе, секретарь комитета, основанного жителями Нома для чествования итальянцев - участников экспедиции, и Полет, наш соотечественник, один из двух наших представителей в Номе. Все население Нома оказало нам самую сердечную встречу.

Ном, в котором проживала тысяча человек, казался городом по сравнению с Теллером. Меня поселили на Мейн-стрит, длинной и узкой улице с двумя рядами маленьких, но преимущественно деревянных домов и деревянными тротуарами. Здесь имелся даже кинозал и зал для танцев, где и был устроен прием в нашу честь.

Однако жизнь здесь текла столь же тихо и однообразно, как и в Теллере, и я уже начал уставать от Нома, когда наконец стало известно о прибытии "Виктории". Эта весть вызвала всеобщее волнение. То было важное событие не только для нас, но и для всего поселка: первый рейс корабля в году.

17 июня на борту "Виктории" мы снялись с якоря и взяли курс на Сиэтл. Это морское путешествие было не из приятных. Льды задержали корабль в пути на два дня; когда же их наконец унесло, поднялся сильный ветер и началась жестокая качка. После короткой остановки на Алеутских островах 27 июня на

десятый день пути показался Сиэтл.

Миновав Адмиралтейский пролив, мы увидели, что навстречу нам идет небольшое судно под огромным трехцветным флагом, на борту которого было много радостных и оживленных мужчин и женщин; они пели. Казалось, даже природа радуется вместе с нами: в голубом небе сияло великолепное солнце, а в теплом воздухе разносились звуки старинной неаполитанской песни "O sole mio".

7.23. Возвращение

В Сиэтле экспедиция распалась. Амундсен, который заявил, что завершил свою карьеру исследователя путешествием через Полярное море, возвращался в Норвегию, Элсуорт направлялся в Америку, думая теперь уже об экспедиции в Антарктиду, я спешил в Италию.

Наши имена теперь навечно связаны с историей полярных исследований. Пути, столь разные, скрестились на время; но теперь в Сиэтле мы снова разошлись, и каждый вновь следовал своим собственным курсом. Амундсена, к несчастью, я так и не увидел больше, но его имени было суждено еще раз соединиться с моим, чтобы остаться связанным с ним навсегда. А Элсуорта я встретил пять лет спустя в Арктике, на одном из островов Земли Франца-Иосифа [97].

Итак, мы возвращались в Италию. Впрочем, сначала я собирался было тут же отправиться в Японию, чтобы смонтировать и отладить дирижабль, построенный для японского флота. Из-за инцидента, происшедшего во время сооружения дирижабля, работы в Японии велись с большим опозданием, поэтому нужно было как можно скорее побывать там.

Прямо из Нома я телеграфировал жене, чтобы она с дочкой встретила меня в Сан-Франциско, откуда я готовился отплыть в Иокогаму. Но тут же в Номе я получил приказ из Италии, предписывающий отложить эту поездку и вернуться в Италию, совершив предварительно турне по итальянским колониям в Соединенных Штатах, организованное итальянским посольством.

В конце июля в Нью-Йорке мы сели на борт "Бьянкамано" и отплыли на родину. Прибыли в Неаполь 2 августа; день, уже клонившийся к вечеру, был ослепительно солнечным. Залив усыпали сотни белых парусников, которые шли нам навстречу; в небе закладывали виражи эскадрильи самолетов, а вдали, со стороны Рима, вырисовывались знакомые силуэты двух наших дирижаблей... Торжественный момент, который навсегда запечатлен в моей душе.

В Италии мы были встречены с триумфом. Нас ожидали почести, награды и праздники. Амундсен пожелал

присоединиться к аплодисментам моих сограждан, прислав мне телеграмму, в которой говорилось:

"В тот момент, когда Вы ступили на итальянскую землю, хочу выразить Вам свою горячую благодарность за Ваше великолепное сотрудничество в осуществлении самого замечательного полета, какой знает мировая история.

Руал Амундсен".

На следующий день мне телеграфировал из Турина герцог Абруццкий, руководитель итальянской полярной экспедиции 1899-1900 годов:

"Я доволен успехом итальянцев, достигнутым благодаря Вашему опыту и стойкости. Шлю Вам по поводу Вашего возвращения на родину мой самый горячий привет.

Луиджи ди Савойя".

7.24. Благородное признание Уилкинса

Говоря о нашей экспедиции, известный норвежский эксперт по проблемам Арктики, профессор Адольф Хуль из университета в Осло, в течение многих лет являвшийся директором Норвежского института исследования Шпицбергена и Северного Ледовитого океана и лично участвовавший во многих экспедициях, писал:

"Нельзя отрицать, что воздухоплавательный фактор определил успех экспедиции, и поэтому наибольшей славы заслуживает Нобиле, конструктор, строитель и командир воздушного корабля. Однако бесспорно также и то, что экспедиция по существу явилась плодом длительных усилий Амундсена, которые предпринимались им под эгидой норвежского флота и по его личной инициативе".

Еще более полным и обоснованным был вывод, сделанный Норвежским аэроклубом, который по окончании экспедиции официально признал большой и решающий вклад Италии в ее успех.

Очевидцем прибытия "Норвегии" к северным берегам Аляски был сэр Хьюберт Джордж Уилкинс. В те дни он находился на мысе Барроу со своим трехмоторным самолетом "Фоккер", ожидая, когда густой туман, стоявший уже несколько дней, рассеется и можно будет отправиться в полет, занявшись исследованием района, расположенного к северу и северо-востоку от мыса Барроу.

На мысе Барроу регулярно работала радиостанция, связывавшая Уилкинса с внешним миром. По радио он узнал, что Бэрд вылетел на полюс и что скоро туда же направятся Амундсен и Нобиле. Когда поступило сообщение, что дирижабль стартовал, Уилкинс высчитал, что тот может прибыть к северным берегам

Аляски вечером 13 мая по местному времени. Он поставил на вахту впередсмотрящих, чтобы те предупредили его о прибытии дирижабля.

К вечеру 13 мая небо, которое весь день было затянуто тучами и туманом, прояснилось, и вдали показался темный предмет, который двигался к берегу, пробивая себе дорогу в облаках.

"Мы тут же поняли, что это дирижабль. Вид его взволновал меня, как ничто в жизни. В 1919 году я собирался приобрести дирижабль, чтобы лететь в Арктику. Но тогда было невозможно никого убедить в том, что дирижабль может с успехом использоваться в полярных районах. Создатели дирижаблей в Англии и Германии отказались продать мне воздушный корабль для этой цели, хотя мои друзья готовы были заплатить любую сумму.

Начиная с моих первых полярных опытов, я верил, что для арктических полетов можно использовать самолеты и дирижабли, и сейчас, стоя на берегу мыса Барроу и провожая взглядом Амундсена, Элсуорта и Нобиле, я видел свою мечту, ставшую реальностью. Воздушные корабли доказали свою полезность в полярных районах. Не так уж важно, кто был руководителем или организатором полярной экспедиции. Главное, что эта летающая полярная машина благополучно пересекла арктическую шапку".

Эти слова делают честь Уилкинсу, который столько лет мечтал о том, чтобы первым пересечь арктический бассейн, совершив перелет с Аляски на Шпицберген. Когда летом 1925 года Амундсен заявил, что наш полет не может быть отложен, а должен обязательно состояться в 1926 году, он знал, что Уилкинс давно уже готовится к такой экспедиции, и хотел опередить его, как и получилось в действительности.

8. ЭКСПЕДИЦИЯ НА ДИРИЖАБЛЕ "ИТАЛИЯ"

Замысел экспедиции. Программа и подготовка экспедиции. К вопросу о приоритете.

8.1. Замысел экспедиции

Полет на дирижабле "Норвегия", во время которого человек впервые пересек пространство над Полярным морем, был не только великой воздушной экспедицией. Новизна транспортного средства, риск при пересечении Ледовитого океана на небольшом дирижабле ослабили внимание к разработке научной программы экспедиции. Заботы об успехе самого полета были так тяжелы, что не было возможности думать о плане научных исследований. Были проведены лишь измерения атмосферного электричества с помощью инструмента, который по желанию доктора Бегоунека из Праги в последний момент накануне вылета был установлен на борту дирижабля.

С точки зрения географии полет из Кингсбея в Теллер позволил заключить, что вдоль 159-го меридиана к западу от Гринвича, по которому мы шли в неисследованном районе, простирающемся между полюсом и 74-й параллелью, нет никакой земли. Но отрезок пути между 85°30' и 82°40' с. ш. мы проходили на высоте нескольких тысяч метров, поднявшись над густой полосой тумана, который простирался, насколько хватало глаз, совершенно скрыв от нас землю. Поэтому нельзя было утверждать с полной уверенностью, что за туманом не скрывался какой-нибудь остров с невыразительным рельефом.

Всего мы обследовали тогда 170 тысяч квадратных километров, из них пять с половиной тысяч - вдоль десятого меридиана к востоку от Гринвича, между 86-й и 88-й параллелями, а остаток пути прошли, как уже говорилось, вдоль 159-го меридиана. Точнее, вдоль этого меридиана мы обследовали 37 тысяч квадратных километров при хорошей видимости, и еще 130 тысяч квадратных километров были скрыты от нас пеленой тумана. Правда, на последнем этапе - между 82°40' и 74° - в тумане часто встречались просветы, сквозь которые было видно, что мы летим над ледовым морем.

С чисто географической точки зрения наиболее важные исследования предстояло выполнить в районе Новой Земли, Земли Франца-Иосифа, Северной Земли, Гренландии и Канады, где небольшая глубина моря позволяла предполагать открытие в этих местах более или менее обширных земель.

Помимо географических исследований надо было осуществить комплекс научных наблюдений в области

атмосферного электричества, океанографии и земного магнетизма. Для этих целей два года спустя - в 1928 году была организована полярная экспедиция на дирижабле "Италия".

Впервые мысль о новой экспедиции посетила меня в Теллере через три дня после того, как приземлилась "Норвегия".

Как я уже упоминал, меня устроили в скромном деревянном домике капитана Петерсена и миссис Маркс, которые держали лавку по обмену муки, чая, консервов на песцовые шкуры и предметы из кости, которые приносили местные эскимосы.

Однажды в темном углу дома я случайно обнаружил маленький картонный глобус. Я отнес его к себе в комнату, где проводил большую часть свободного времени, приводя в порядок свои путевые заметки.

Добрая синьора Маркс, вдова шахтера, который погиб два года назад, настигнутый [так в книге] пургой, зашла в то утро поздороваться со мной и застала меня погруженным в раздумье перед этим глобусом.

- Доброе утро, синьора Маркс, Рисер-Ларсен уже ушел?

Мой товарищ Рисер-Ларсен, первый офицер "Норвегии", тоже был гостем капитана Петерсена и занимал комнатушку рядом с моей.

- Сейчас он придет, - ответила хозяйка.

Через несколько минут норвежец с маленькой трубкой во рту вошел и сел напротив меня, кинув удивленный взгляд на глобус, недоумевая, наверно, как он оказался на этом мрачном ледовом берегу.

- Думаю, - сказал я, - что при сильном попутном ветре, который сопровождал нас, "Норвегия" могла бы долететь гораздо южнее, до Сиэтла.

В самом деле, это было вполне возможно, потому что, когда мы прибыли в Теллер, у нас на борту оставался еще достаточный запас топлива.

- А что если поразмыслить теперь о возможности попасть воздушным путем в Токио и Сан-Франциско через Полярный океан, вылетев из Скандинавии?

Неожиданно я сказал:

- Думаю, что мы должны предпринять новую экспедицию. Своим путешествием мы доказали на практике, что дирижабль - лучшее средство для исследования неизвестных районов.

- Несомненно. Но Амундсен завершил свою карьеру исследователя. Он уходит со сцены.

- Хорошо. Продолжим мы. Мы можем использовать ангар, построенный в Кингсбее, и причальную мачту в Вадсё.

И я изложил ему мою идею. Через два года, в 1928 году, мы

могли бы предпринять новую экспедицию. Необходимые средства собрали бы в Италии. Дирижабль имелся - двойник "Норвегии", который тогда строился. Это была бы экспедиция Нобиле - Рисер-Ларсена, но дирижабль шел бы под итальянским флагом.

Мы договорились еще вернуться к обсуждению этого вопроса. Но затем произошли недоразумения, которые испортили дружеские отношения между Рисер-Ларсеном и мной, и относительно проекта мы больше не говорили с ним.

Однако в течение месяца, что я провел на Аляске, мои мысли все время возвращались к этой идее, и мало-помалу стали вырисовываться детали. Вынужденный окончательно отказаться от сотрудничества с Рисер-Ларсеном из-за инцидентов, возникших между Амундсеном и мной, я решил искать поддержки у Вистинга, который благодаря своему большому опыту полярника и высоким моральным качествам был бы, конечно, идеальным товарищем.

Встретив его как-то на улице в Номе, я сказал ему об этом. Не колеблясь ни минуты, Вистинг ответил, что охотно принял бы участие в этой экспедиции. Старый исследователь был пленен очарованием ледовых пустынь, где провел столько лет. Но когда полтора года спустя вопрос об экспедиции был окончательно решен, Вистинг не смог в ней участвовать, так как уже был занят другим делом.

На обратном пути с Аляски в Италию я продолжал обдумывать план новой экспедиции. Чтобы лететь на дирижабле "N-4", имевшем такие же размеры, как "Норвегия", следовало быть уверенным, что можно будет воспользоваться ангаром и причальной мачтой, построенными в Кингсбее. Встретившись в конце августа 1926 года с доктором Томмессеном, президентом Норвежского аэроклуба, я поговорил с ним об этом. Он согласился без каких бы то ни было условий предоставить мне право пользоваться этими сооружениями в течение трех лет. Позднее это разрешение было подтверждено в письме Норвежского аэроклуба мэру Милана, который стоял тогда во главе группы миланских промышленников, согласившихся финансировать новую экспедицию.

Моя идея, таким образом, начинала обретать конкретную форму, когда в сентябре 1926 года мне было приказано как можно скорее закончить строительство нового дирижабля "N-5", сооружавшегося по моему проекту и бывшего втрое больше, чем "Норвегия", чтобы совершить на нем полет из Рима в Рио-де-Жанейро. Проект новой полярной экспедиции на время пришлось отложить.

Позднее, находясь в Японии, я получил телеграмму, в

которой сообщалось, что рейс в Рио-де-Жанейро решили отменить. Ситуация казалась мне удобной, чтобы просить уже почти готовый "N-5" предоставить для задуманной мной полярной экспедиции.

Идея совершить перелет над Полярным морем на итальянском дирижабле, гораздо большем по размеру, чем "Норвегия", была действительно ценной, ибо позволяла расширить рамки моего проекта. В самом деле, покинув ангар в Гатчине, мы могли бы пролететь на "N-5" без посадки 11 тысяч километров, которые отделяют Ленинград от Токио.

Конечно, при такой большой автономности увеличивалась и безопасность полета, тем более что можно было воспользоваться одним из ангаров в Европе, в Северной Америке или в Японии. На таком дирижабле мог быть увеличен экипаж и расширен план научных исследований.

Но Министерство авиации решило прекратить строительство нового дирижабля, и я не смог поколебать руководство его в этом решении, несмотря на то что работы шли полным ходом и до завершения их оставалось совсем немного. Как конструктор, влюбленный в воздушные корабли, и автор проекта этого дирижабля, над которым работал более двух лет, я очень огорчился таким решением, которое было ошибочным со всех точек зрения. Но еще больше я огорчился тем, что рушилась моя надежда предпринять арктическую экспедицию на дирижабле с целью совершить исследовательские полеты в полярном бассейне, результаты которых могли быть гораздо важнее отважного путешествия на "Норвегии".

Решение Министерства авиации прекратить строительство дирижабля объемом 55 тысяч кубических метров не могло, конечно, заставить меня отказаться от идеи второй полярной экспедиции, тем более что перспектива остаться в фашистской Италии совершенно не устраивала меня. Так я вернулся к мысли использовать для новой экспедиции дирижабль "N-4", двойник "Норвегии", который должен был быть построен летом 1927 года.

[Map_3.gif]

8.2. Решение

Вернувшись тем же летом в Италию из Японии, я ожидал встретить атмосферу враждебности, но действительность превзошла все мои ожидания. Я стал добиваться приема у Муссолини, хотел спросить его, почему он отменил полет по маршруту Рим - Рио-де-Жанейро на "N-5", о котором столь торжественно было объявлено 15 сентября прошлого года. Начальник канцелярии записал меня на прием, но, когда я пришел во дворец Киджи, мне от имени Муссолини предложили

пройти к его заместителю Бальбо. Муссолини прекрасно знал, что тот настроен враждебно по отношению ко мне, но сам он не пожелал принять меня. Он делал лишь то, что могло служить популярности его режима. Лимон был уже выжат. Его можно выбросить. Теперь не грех передать меня моему врагу.

Я отправился на прием к Бальбо. По уклончивости, с которой он меня принял, я понял, что он хотел бы подыскать мне какое-нибудь место, соответствующее моему званию, но такое, чтобы я оставался в тени. Было очевидно, что он собирался задвинуть меня подальше. На мгновение мне пришла в голову мысль попросить теплое местечко где-нибудь вдали от Италии, например пост военно-воздушного атташе в Вашингтоне. Такая просьба была бы охотно удовлетворена, потому что Бальбо больше всего на свете хотел избавиться от моего присутствия в Италии. Но мне показалось недостойным закончить мою авиационную карьеру таким образом, и я сказал, что до сих пор вынашиваю мысль о новой полярной экспедиции. Бальбо, кажется, был удивлен и колебался и нерешительности. Позднее, так и не придумав, что со мной делать, он дал свое согласие при условии, что экспедиция будет проходить под эгидой Итальянского географического общества и на средства Комитета миланских промышленников. Потом мне передали, что, когда принималось это решение, он сказал в кругу близких людей: "Пусть отправляется. Наконец-то мы избавимся от него!"

Уже тогда он хотел и предсказывал неудачу экспедиции.

8.3. Программа и подготовка экспедиции

Программа экспедиции включала перелет из Рима на Шпицберген, а именно в Кингсбей, откуда ранее отправлялась "Норвегия". С этой базы, которая находилась на 80-м градусе северной широты, мы могли бы совершить ряд полетов для изучения ранее неисследованных частей Северной Земли и районов, расположенных севернее Гренландии и Шпицбергена. Я стремился взять за основу план научных исследований, который рассматривался еще перед экспедицией на "Норвегии". В него включалась широкая программа работ по изучению атмосферного электричества, земного магнетизма и океанографии. Проблемами атмосферного электричества должен был заниматься Франтишек Бегоунек из Пражского университета, земным магнетизмом - Альдо Понтремоли из университета в Милане, а океанографические исследования взял на себя Финн Мальмгрен из университета в Упсале.

Подготовка научной части экспедиции была долгой и тщательной. Она потребовала много месяцев напряженной работы; проводились консультации с учеными из разных стран.

Приобретались лучшие инструменты, которые могли использоваться на борту дирижабля и на полярных льдах. Научные институты Италии, Чехословакии, США и Англии предоставили в наше распоряжение самые совершенные измерительные приборы. Специально для нас была создана новая аппаратура в научных лабораториях Рима и Милана. Ничто не было забыто, чтобы обеспечить научный успех экспедиции.

С такой же старательностью готовилась и авиационная часть, изучалась и многократно экспериментально проверялась новая система посадки на лед. Предусматривались все средства, которые могли бы свести к минимуму неизбежный в полярных полетах риск. Так же скрупулезно было продумано все, что касалось полярного снаряжения. Программа полетов включала высадку на дрейфующий лед маленькой группы людей для проведения исследований в области океанографии и земного магнетизма. Естественно, надо было предусмотреть и такую ситуацию, при которой эта группа оказалась бы надолго оторванной от остальной части экспедиции.

Учитывалась даже возможность аварии, когда участникам экспедиции в полном составе пришлось бы совершить длительный переход во льдах и провести много времени на одном из арктических островов.

В ходе подготовки не экономили ни на чем. Учитывался опыт всех предыдущих экспедиций; не стеснялись спрашивать совета у компетентных людей, имевших большой опыт в области полярных исследований, например у Нансена, с которым я встречался в Берлине и в Осло, и у его товарища по экспедиции на "Фраме" капитана Отто Свердрупа.

Сани, надувные лодки, лыжи, меховые куртки, палатки, спальные мешки, запасной радиопередатчик - все было продумано и тщательно подготовлено, без спешки, заботливо, добросовестно. Когда подготовка была закончена, известный шведский ученый Мальмгрен заявил, что ни одна полярная экспедиция не была снаряжена лучше, чем экспедиция на дирижабле "Италия" [98].

Экипаж, которому было поручено управление дирижаблем, и на этот раз был сформирован из тринадцати человек: командир - Нобиле, три штурмана Мариано, Цаппи и Вильери, инженер Трояни, старший механик Чечони, четыре моториста - Ардуино, Каратти, Чокка и Помелла, наладчик-монтажник Алессандрини, радист Педретти или Бьяджи и метеоролог Мальмгрен.

Семеро из них участвовало в экспедиции на "Норвегии". По настойчивой просьбе Миланского комитета, финансировавшего" экспедицию, в полярных полетах по очереди участвовали также

два журналиста - Лаго из "Пополо д'Италия" и Томазелли из "Коррьере делла сера". Вместе с тремя учеными экспедиция состояла, таким образом, из восемнадцати человек.

Итак, преодолев всевозможные трудности, после большой подготовительной работы, продолжавшейся почти год, удалось в конце концов снарядить экспедицию.

31 марта 1928 года, за несколько дней до отправления на север, экипаж "Италии" получил аудиенцию папы Пия XI, который следил за всеми перипетиями предыдущей экспедиции. Он был когда-то страстным альпинистом и прекрасно понимал все опасности, которые таит лед и снег. Он предупреждал о возможности оледенения внешних стенок дирижабля, что случалось не раз в действительности. Еще больше, чем экспедицией на "Норвегии", он интересовался нашей новой экспедицией - ее подготовкой, программой научных исследований и трудностями, которые могут встретиться. Принимая экипаж, Пий XI объявил о миссии, которую хотел на нас возложить: доставить на вершину мира большой дубовый крест. И как всякий крест, добавил он шутя, это будет нелегкая ноша.

Экспедиция отправилась из Милана 15 апреля около двух часов ночи. В ту весну метеорологические условия и в Европе, и в Арктике были плохими. Метеорологи из Ленинграда, хорошо владевшие статистическими методами прогноза погоды на длительный срок, предупредили меня о неблагоприятной ситуации, но их предупреждение пришло, когда дирижабль находился уже на берегах Балтийского моря. Откладывать экспедицию было поздно. Во время перелета в Кингсбей протяженностью шесть тысяч километров все было против нас: яростные ветры, дождь как из ведра, град, буря, снег и обледенение. Когда мы пролетали над Альпами, сильный порыв ветра повредил киль дирижабля. Потом, над Судетами, нас настигла буря. Но самое худшее ожидало на пути из Германии в Кингсбей. Однако в конце концов нам удалось прилететь на арктическую базу целыми и невредимыми.

Мы прибыли 8 мая и тут же начали приготовления к полярным полетам. Они состоялись трижды, и их общая продолжительность достигала ста тридцати одного с половиной часа, т.е. почти вдвое больше того, что налетала "Норвегия". По времени пребывания под открытым небом в арктическом климате "Италия" также намного опередила "Норвегию": ее результат - двадцать два дня.

Первый полет в неисследованный район, расположенный к северо-востоку от Земли Франца-Иосифа, был прерван из-за очень плохих метеорологических условий, которые встретили нас

севернее Шпицбергена, а также из-за неполадок в рулевом управлении.

Второй полет, несмотря на неблагоприятную погоду, оказался более успешным. Это был один из самых важных наших полетов в полярных районах. Он продолжался трое суток, точнее, шестьдесят девять часов; было пройдено четыре тысячи километров, в основном в не исследованных до тех пор местах между Землей Франца-Иосифа и Северной Землей.

Из-за густого тумана оказалось невозможным достичь западных берегов Северной Земли, хотя мы и продвинулись к западу дальше, чем кто-либо до нас. Во время этого полета было доказано, что Земли Джиллиса, указанной на многих географических картах того времени, на самом деле не существует. Было уточнено географическое положение острова Большого, и сделаны интересные наблюдения над внутренними районами Северо-Восточной Земли, которую "Италия" облетела впервые.

Вернувшись из этого путешествия, "Италия" стала готовиться к третьему, последнему из запланированных полетов. В его программу помимо прочего входило географическое исследование нескольких неизвестных областей, расположенных между Шпицбергеном и Гренландией. Достигнув мыса Бриджмена на севере Гренландии, мы должны были взять курс на полюс, следуя примерно вдоль двадцать седьмого меридиана к западу от Гринвича. Предполагалось обследовать неизвестный район к северу от Гренландии. Когда дирижабль будет находиться над полюсом, мы хотели снизиться, если позволят метеорологические условия.

К этому полету готовились очень тщательно. Все, что можно предусмотреть, было предусмотрено, включая несчастный случай или вынужденную посадку на лед. Не будь этого, потерпевшие бедствие, когда несчастный случай действительно произошел, не нашли бы среди разбросанных на льду обломков ни портативной аварийной радиостанции, с помощью которой удалось связаться с цивилизованным миром, ни палатки, ни пистолета, из которого был убит медведь, ни скромного запаса пеммикана и других продуктов, которые помогли выжить людям, упавшим на лед.

Мы отправились в путь в 4 часа 28 минут по среднеевропейскому времени, имея на борту шестнадцать человек: трех ученых - Бегоунека, Мальмгрена и Понтремоли, трех морских офицеров - Мариано, Цаппи и Вильери, инженера Трояни, старшего механика Чечони, мотористов Ардуино, Каратти, Чокку и Помеллу, монтажника Алессандрини, радиста Бьяджи и журналиста Лаго во главе с Нобиле.

Полет от северной Гренландии к полюсу протекал без трудностей, при попутном ветре. Но за час или два до того, как мы были у цели, погода резко изменилась. Впереди на горизонте показался заслон из темных туч; казалось, будто это стена гигантской крепости.

В полночь с 23 на 24 мая офицеры, которые определяли наше местонахождение по секстанту, воскликнули:

- Мы на полюсе!

Да, "Италия" находилась над полюсом, но, к сожалению, из-за сильного ветра дирижабль не мог снизиться. Конечно, надо было выполнить обещанный ритуал: сбросить на лед крест, который папа Пий XI вручил экипажу, и наше трехцветное знамя. Этот обряд, такой простой и такой торжественный, был исполнен в благоговейной тишине.

Чуть позже Мальмгрен подошел ко мне и, пожав руку, заметил:

- Немногие могут, как мы, сказать, что дважды побывали на полюсе.

Мы покинули полюс в 2 часа 20 минут ночи 24 мая, взяв кур вдоль двадцать пятого меридиана к востоку от Гринвича и держась на высоте тысячи метров. Вскоре после того как пролетели над полюсом, мы смогли определить свое местонахождение по высоте солнца, но потом небо покрылось тучами.

Летели над полосой густого тумана, который расстилался вокруг, сколько хватало глаз; чтобы контролировать скорость и направление дирижабля, нам пришлось опуститься ниже тумана. Произвели первые измерения, летя со скоростью 50 километров в час. Оказалось, что отклонение от курса составило 18 градусов влево. Навстречу нам дул сильный юго-западный ветер. Полет ниже тумана на высоте сто пятьдесят - триста метров продолжался почти двадцать четыре часа.

Видимость понемногу стала улучшаться: в 13 часов 50 минут просматривалось по пятнадцать миль с каждого борта. Паковые льды на вид ничем особенным не отличались: бесцветные и однообразные, со снежными полями, покрытыми торосами и прорезанными многочисленными трещинами. В 16 часов показался большой канал, протянувшийся с востока на запад. Время от времени на дирижабль обрушивались снежные шквалы.

Каждый молча занимался своим делом. Оживление и радость, охватившие нас сначала, погасли. По временам тишину резко нарушал сильный треск. Это куски льда, с силой отбрасываемые винтами, барабанили по бортам корабля, нанося мелкие повреждения обшивке. Их быстро находили и устраняли. Лед

образовался на всех внешних частях дирижабля. Вечером 24 мая обледенение усилилось. Записи в бортовом журнале, сделанные в период с 21 часа 45 минут до 24 часов, гласят: "Туман, снег и лед".

Мы медленно продвигались вперед. В течение последних восьми часов, с 10.20 до 18.20, измерения показали, что скорость встречного ветра колеблется от тридцати пяти до пятидесяти километров в час. Мальмгрен был удручен и озабочен этим. Еще накануне он уверял меня, что южный ветер, который благоприятствовал нашему продвижению к полюсу, сменится на северный сразу после того, как мы минуем полюс [99]. Но его прогноз не оправдался. Южный ветер не только не утихал, но, казалось, даже усиливался.

Однако Мальмгрен не хотел признать себя побежденным. Он просил меня увеличить скорость:

- Проскочим поскорее этот район. Потом дела улучшатся.

Я запустил третий двигатель. Скорость дирижабля достигла или даже превысила сто километров в час. Но, как показали измерения, из-за встречного ветра наша скорость относительно поверхности составляла только шестьдесят два километра.

Встречный ветер становился все сильнее. До трех часов ночи 25 мая работали все три мотора. Потом, обеспокоенный большим расходом топлива и перегрузкой, которую испытывал корабль из-за высокой скорости, я остановил один мотор, но Мальмгрен тут же сказал:

- Мы идем очень медленно. Опасно задерживаться здесь. Погода может еще более ухудшиться. Надо выйти из этой зоны как можно скорее.

Из двух зол приходилось выбирать меньшее. В 4 часа 25 минут я вновь запустил третий мотор.

Так мы шли вперед среди разбушевавшейся стихии.

Утром 25 мая, спустя почти тридцать часов после того, как мы миновали полюс, жестокая борьба с ветром продолжалась без передышки. Ветер дул со скоростью сорок - пятьдесят километров в час, яростно ударяя в нос корабля. Мы летели вслепую, при сильной качке, кренясь то на один, то на другой борт. Часто порывы ветра оказывались столь сильными, что вызывали отклонения руля на двадцать - тридцать градусов.

Ветер и туман. Туман и ветер. Беспрерывно. И время от времени налетающие снежные вихри.

Люди выглядели усталыми. Обстановка за бортом, сырой холодный воздух действовали удручающе. Уже более суток мы летели в таких условиях. Ни одного луча света в тумане, который целиком поглотил нас. Кругом туман и тучи. А внизу, под нами,

паковый лед, бесцветный и однообразный.

Цаппи и Мариано следили за курсом, деля свое время между рулем направления, прибором для измерения скорости и столом с навигационными картами. Трояни и Чечони сменяли друг друга у руля высоты. Мальмгрен помогал морским офицерам, подолгу не отходя от руля направления. Бегоунек, как всегда спокойный и невозмутимый, не отрывался от своих приборов. Понтремоли и Лаго выкроили несколько часов, чтобы поспать, устроившись в спальных мешках на корме. Я нес вахту понемногу на всех участках, но потом мое внимание сосредоточилось на контроле за скоростью и радиогониометрическими данными.

* * *

Мы продвигались к цели гораздо медленнее, чем полагалось бы при той скорости, с которой мы шли. Очевидно, незаметно для себя мы сделали зигзаг и поэтому так мало прошли по курсу. Только этим можно объяснить, что мы до сих пор еще не видели землю, которая должна была бы уже показаться на горизонте ранним утром 25 мая. Наши координаты, определяемые на глаз, оказались весьма приблизительны, и не было возможности их уточнить, так как туман не позволял вести наблюдения за солнцем.

Неопределенность нашего местонахождения меня очень беспокоила. Я с нетерпением ожидал, когда же покажется впереди северный берег Шпицбергена. Однако всякий раз, когда я высовывался в иллюминатор, чтобы осмотреть окрестности, я не видел ничего, кроме льдов и тумана.

Мои тревоги усиливались беспокойством Мальмгрена, а также опасениями, что корабль может отяжелеть и это потребует слишком большого расхода топлива. Положение и в самом деле было тяжелым. Но, как бывало со мной всегда в подобных ситуациях, трудности лишь придавали мне большую энергию. Усталости как не бывало. Я чувствовал себя более деятельным, чем обычно.

Я разрывался между навигационными картами и приборами, определяющими курс, радиорубкой и приборами, контролирующими скорость. Время от времени приходилось корректировать показания высоты по альтиметру, соизмеряя их со временем падения особых стеклянных шаров, наполненных жидким анилином, окрашенным в красный цвет; я часто помогал в выполнении этой операции.

Решающее значение имели радиогониометрические данные, ибо мы не располагали другими средствами для определения нашего местонахождения. Но беда в том, что они не позволяли выяснить точные координаты, а только указывали направление, о

котором сообщали с судна "Читта ди Милано" в ответ на сигналы, принимаемые нашей радиостанцией. Можно было прочертить на карте прямую линию курса, но, к сожалению, нельзя было сказать, в какой именно ее точке находится дирижабль.

Эти данные, как и было условлено перед вылетом, принимались "Читта ди Милано" и передавались нам по радио. Сведения, полученные Бьяджи, я сам много раз переносил на карту. Время от времени я заходил в переднюю часть рубки управления, чтобы проверить, все ли там в порядке. Проходя мимо висевшей на стене фотографии моей дочери - эта старая фотография сопровождала меня во всех полетах, включая и путешествие на "Норвегии", - я искоса взглянул на нее. На меня смотрели прекрасные глаза Марии. Меня пронзило их печальное выражение: казалось, в них застыли слезы.

В 9 часов 25 минут я стоял у дверей радиорубки в ожидании новостей, когда вдруг раздался возглас:

- Заклинило руль высоты!

Я поспешил на крик и увидел, что Трояни, который нес вахту у руля высоты, старается повернуть штурвал, чтобы выправить возникший дифферент на нос и вернуть дирижабль в горизонтальное состояние. Но из этого ничего не получалось. Руль заело.

Я ощутил всю опасность ситуации: дирижабль с сильно наклоненным носом снижался, несмотря на то что был очень легким. Через несколько минут мы ударились бы о лед. Не оставалось ничего другого, как немедленно заглушить все моторы и я это сделал, ни секунды не колеблясь. Высунувшись в окно и увидев три остановившихся пропеллера, я вздохнул с облегчением. Теперь уже можно не волноваться.

Дирижабль был легким, и движение по инерции быстро прекратилось, вот-вот он начнет подниматься. Так и произошло. Однако были бессмысленно выброшены семьдесят килограммов бензина, находившегося в жестяных канистрах, которые при вылете из Кингсбея я приказал установить в задней части рубки управления. Один из морских офицеров, не поняв, что дирижабль находится в статическом равновесии, без всякого приказа выбросил канистры за борт. Он не сообразил, что если бы даже дирижабль был отяжелевшим, то потеря такого небольшого груза не предохранила бы его от удара. Я очень сожалел о столь расточительном отношении к бензину, который был нам так нужен, и сделал выговор офицеру.

Оказавшись на высоте восьмидесяти метров, дирижабль снова стал подниматься. Тем временем Вильери сильным ударом удалось разблокировать руль. Я велел Чечони разобрать

механизм управления рулем, чтобы выяснить причину аварии.

Пока Чечони работал, дирижабль продолжал подниматься. Неожиданно он погрузился в туман. В этот момент ко мне подошел Мариано и сказал, что хорошо бы, воспользовавшись случаем, подняться над туманом и измерить высоту солнца. Я согласился; к тому же туман становился все более прозрачным - верный признак того, что скоро он рассеется. Во время подъема я не отрывал взгляд от манометров, показывающих давление газа. В какой-то момент я заметил, что в кормовом отсеке давление стало заметно выше, чем в других. Чтобы уменьшить его, я выпустил немного газа через клапаны этого отсека.

На высоте девятьсот метров мы вышли из тумана. Вновь показалось голубое небо. Яркое солнце залило своими лучами рубку управления. Мариано и Цаппи сделали необходимые измерения.

Тем временем закончил свою работу Чечони. Разобрав механизм управления рулем высоты, он не обнаружил никаких дефектов. Неисправность, очевидно, была вызвана льдом, образовавшимся внутри механизма. Теперь руль действовал. Продолжая подниматься, мы достигли высоты полета полторы тысячи метров; газ, расширяясь, быстро увеличивал давление на оболочку. Прежде чем снизить давление, я приказал запустить два мотора - центральный и левый.

Было 9 часов 55 минут.

Теперь двигатели снова работали, и мы летели над туманом, вглядываясь в горизонт в надежде увидеть вдали горные вершины Шпицбергена. Но различить ничего не удавалось. В бинокль было видно только море, затянутое туманом. Я решил опуститься пониже - на высоту, на которой мы летели до этого. Надо было снова увидеть пак, чтобы иметь возможность контролировать скорость и курс.

Мы снова окунулись в туман и стали медленно снижаться, пока перед нами не показалось ледовое море. Мы находились примерно на трехсотметровой высоте. Я тут же подумал, что надо измерить скорость. Работали только два мотора, но мне показалось, что мы идем немного быстрее, чем раньше. Так и оказалось: скорость относительно льдов была тридцать миль в час. Ветер немного утих. Не было необходимости запускать третий мотор.

Я вновь стал следить за курсом вместе с Мариано и Вильери. Проведя прямую, полученную с помощью радиогониометрических данных в 10 часов, мы весьма приблизительно определили наше местонахождение. Похоже было, что мы находимся в сорока пяти милях к северо-востоку от острова Росс, в ста восьмидесяти милях

от Кингсбея.

На борту теперь все было в порядке. Каждый находился на своем посту: у руля направления стоял Мальмгрен, которому Цаппи время от времени давал инструкции. Чечони стоял у руля высоты. Рядом с ним, у манометра, измеряющего давление газа, расположился Трояни. В задней части рубки, у штурманского стола, собрались я, Мариано и Вильери; один из офицеров следил за прибором, показывающим скорость. Ближе к корме, позади нас, сидел Бегоунек, поглощенный своими приборами.

Все мотористы были на своих постах. Помелла, как обычно, занимал место у центрального двигателя. Каратти - в моторной гондоле с левой стороны дирижабля, Чокка - в гондоле с правой стороны. Ардуино с помощью Алессандрини контролировал расход бензина, следил за внутренней частью корабля. Под мостками на корме спали в своих меховых мешках Понтремоли и Лаго.

Мы летели на высоте двести - триста метров. Дирижабль все еще оставался легким. Чтобы удержать его на нужной высоте, приходилось идти с резким креном на нос.

В 10 часов 30 минут я приказал снова измерить скорость. Когда это было сделано, я направился в переднюю часть рубки, чтобы выглянуть в правый иллюминатор, находившийся между рулями направления и высоты, и посмотреть, как высоко мы летим над паком. Я занимался наблюдениями, когда вдруг услышал обращенный ко мне голос Чечони:

- Дирижабль отяжелел!

Быстро обернувшись, я посмотрел на приборы.

Корабль сильно осел на корму. Инклинометр [100] отклонился на пятнадцать делений кверху, что соответствовало углу наклона дирижабля на восемь градусов. Несмотря на это, мы быстро снижались: вариометр [101] показывал, что скорость спуска - более полуметра в секунду.

Опасность была серьезной. Не теряя присутствия духа, я сделал необходимые распоряжения: прибавить обороты двух действующих моторов и запустить третий, чтобы увеличить скорость дирижабля. С помощью динамической силы, полученной таким образом, я надеялся преодолеть внезапное отяжеление корабля. Одновременно велел Алессандрини бежать в верхнюю часть корабля и проверить, хорошо ли закрыты клапаны газа, которые открывались полчаса назад.

Мотористы быстро выполнили команды. Скорость дирижабля значительно увеличилась, но это ничего не дало. Мы продолжали снижаться даже еще быстрее, чем раньше. Я понял, что избежать падения невозможно. Чтобы ослабить его последствия, надо было,

если удастся, остановить моторы, дабы не возник пожар при ударе о лед, и сбросить единственный оставшийся у нас балласт - несколько соединенных цепью баллонов, которые были подвешены снаружи, на стыке стропил перед рубкой управления. Это все, что можно было сделать, и я немедленно отдал распоряжения, сохраняя при этом абсолютное спокойствие.

В тот момент мной руководило прежде всего желание сохранить дисциплину на борту: только в этом случае мои приказания могли выполняться, да еще с той головокружительной быстротой, какая требовалась в данной обстановке. Я приказал Чечони освободить цепь.

- Быстрее, быстрее! - крикнул я ему. Но это было уже бесполезно.

В тот же миг я обнаружил, что мотор левой гондолы, где находился Каратти, все еще не остановился. Я высунулся в окно, чтобы повторить команду погромче. Мотор замер. Тут я увидел, что кормовая гондола находится в нескольких десятках метров от льда. Удар был неминуем.

Те последние ужасные мгновения навсегда остались в моей памяти. Едва я встал около рулей между Мальмгреном и Цаппи, как увидел, что Мальмгрен вдруг бросил руль, повернув ко мне ошеломленное лицо. Инстинктивно я схватился за руль, надеясь, если это возможно, направить дирижабль на снежное поле, чтобы смягчить удар. Слишком поздно! Лед уже был в нескольких метрах от рубки. Я видел растущие, стремительно приближающиеся массы льда.

Мгновение спустя мы стукнулись о поверхность. Раздался ужасающий треск. Я ощутил удар в голову. Почувствовал себя сплющенным, раздавленным. Ясно, но без всякой боли ощутил, что несколько костей у меня сломано. Затем что-то свалилось сверху, и меня выбросило наружу вниз головой. Инстинктивно я закрыл глаза и в полном сознании равнодушно подумал: "Все кончено".

Это было в 10 часов 33 минуты 25 мая. Полет продолжался пятьдесят четыре часа. Мы находились примерно в 100 километрах от северных берегов Северо-Восточной Земли. Через два часа мы прибыли бы на нашу базу в Кингсбее. Кошмарное происшествие длилось всего две-три минуты.

Когда я снова открыл глаза, то увидел себя лежащим на льду посередине ужасающего нагромождения паковых глыб, простирающихся до самого горизонта. Я перевел взгляд на небо. Дирижабль с дифферентом на корму летел слева от меня, уносимый ветром. Там, где находилась рубка управления, зияла страшная брешь. Из нее торчали обрывки ткани, веревки, куски

металлической арматуры. На оболочке я заметил несколько складок.

На борту израненного, искалеченного корабля выделялись черные буквы: "Италия". Мой взгляд был прикован к ним, пока дирижабль, поглощенный туманом, не скрылся из виду.

Вдруг я услышал чей-то голос:

- Где генерал?

Это оказался Мариано, он уже был на ногах и разыскивал меня. Чуть дальше находились Бегоунек, Вильери, Бьяджи и Трояни, все живые и невредимые. Справа, метрах в двух от меня, молча сидел Мальмгрен. Левой рукой он поддерживал правую. Лицо его, вспухшее от ушибов, очень изменилось. Он неподвижно глядел прямо перед собой с выражением глубокой безнадежности. Неподалеку от него находился Чечони, он громко стонал.

Тут и там виднелись обломки, они мрачно серели на фоне нетронутой белизны снега, вызывая тоскливое и гнетущее чувство. Я был спокоен, сознание оставалось ясным, однако теперь я почувствовал всю тяжесть ран, особенно теснило грудь. Дышалось с трудом. Подумал, что у меня отбиты все внутренности и полагал, что конец очень близок. Это меня радовало. Я хотя бы не увижу отчаяние и медленную агонию своих товарищей. Надежды на спасение не было никакой. Девять человек оказались выброшенными на лед из разломавшейся при ударе рубки управления, а все снаряжение и продовольствие остались на улетевшем дирижабле.

Люди были затеряны в ужасной ледяной пустыне. Я посмотрел на них с бесконечной печалью в сердце. И обратился к ним со словами:

- Надо покориться... Но не давайте отчаянию овладеть вами.

Что еще можно было сказать в те первые незабываемые мгновения, когда я думал, что моя смерть неминуема? Но вдруг я ощутил сильное волнение. Все перевернулось во мне, что-то поднималось из глубины моего существа, и это было сильнее мыслей о приближающейся смерти. И из истерзанной груди вырвался крик:

- Да здравствует Италия!

Товарищи поддержали меня.

Этот возглас, разносясь над окружавшей ледяной пустыней, выразил все наши чувства, чувства людей, дважды достигших полюса и умиравших теперь на этом ужасном льду. Это был также последний привет нашим товарищам: Алессандрини, Ардуино, Каратти, Чокке, Понтремоли, унесенным на облегченном дирижабле, и Помелле. Последний при ударе о лед был выброшен

из гондолы и несколько часов спустя был найден мертвым: смерть настигла его, когда он расшнуровывал ботинок.

8.4. К вопросу о приоритете

Так окончилась наша вторая воздушная экспедиция к Северному полюсу.

Сейчас, полвека спустя, я хочу сделать неожиданное сообщение. Профессор Дэннис Роулинс пишет мне из Америки:

"Дорогой Умберто Нобиле! Я не уверен, что Вы получите это письмо. Но так или иначе, считаю своим долгом сообщить Вам заранее, что на днях выйдет моя книга "Пири на Северном полюсе: действительность или фантазия?". В книге доказывается, что ни Куку, ни Пири, ни Бэрду не удалось достичь Северного полюса и что впервые это сделала экспедиция Амундсена - Элсуорта - Нобиле".

Но для нас неважно, достиг Пири Северного полюса или нет. Наша история ограничивается воздушным покорением полюса, и эта заслуга принадлежит, без сомнения, двум итальянским дирижаблям-двойникам - "Норвегии" и "Италии". Первый из них совершил беспримерный по смелости полет из Рима на Аляску через Северный полюс, впервые в мире пролетев над Полярным морем. Экспедиция на втором дирижабле впервые осуществила в полярных районах серию географических наблюдений и других научных исследований. Героические и трагические события, связанные с этой экспедицией, сделали ее одним из самых крупных приключений первых десятилетий века. Это была экспедиция первопроходцев, которая прямо и косвенно способствовала огромному прогрессу в изучении арктических районов и средств их исследования.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ
SOS. "ИТАЛИЯ" - НОБИЛЕ

1. НА ПОМОЩЬ ПОТЕРПЕВШИМ БЕДСТВИЕ

Радио Бьяджи. Радиоперехват Педретти. Романья и "обезглавливание" Бьяджи

1.1. Радио Бьяджи

Мы упали на паковый лед 25 мая в 10 часов 33 минуты.

Лежа на льду в ожидании смерти, которая казалась неминуемой, я услышал крик Бьяджи:

- Полевая рация цела!

Он имел в виду маленькую запасную коротковолновую радиостанцию, которую перед вылетом из Кингсбея я приказал поместить в радиорубку.

В душе затеплилась надежда. Надо попробовать связаться с "Читта ди Милано", гидрографическим кораблем итальянского военного флота, который был нашим базовым судном и находился в Кингсбее. Если это получится, тогда, может быть, еще не все потеряно. Моим товарищам, возможно, удастся спастись.

Бьяджи спешил подготовить рацию к приему. Спустя несколько часов после катастрофы она была готова к работе. Вдруг за пять минут до условленного сигнала, когда "Читта ди Милано" должен был вызывать нас на короткой волне, Бьяджи услыхал голос Педретти, второго нашего радиста, оставшегося на этот раз на корабле. Он говорил:

- Что у тебя случилось? Почему не отвечаешь? Если у тебя сломался длинноволновый передатчик, используй запасной коротковолновый. Мы тебя слушаем. К.

Буква "К" на языке радистов означает: "Продолжайте, жду ответа".

Но ответить не удалось, так как передатчик еще не был смонтирован, и без пяти минут каждого нечетного часа - время, которое было условлено для связи на коротких волнах с "Читта ди Милано", - мы стали передавать призыв о помощи, составленный Мариано:

- SOS - "Италия" - Нобиле. Упали на лед, наши координаты: 81°14' с. ш. и 25° в. д. Два человека повредили ноги. Не можем двигаться из-за отсутствия саней.

Сани остались на борту исчезнувшего дирижабля.

Но "Читта ди Милано" не отвечал. Мы подумали, что, возможно, неисправен передатчик. Так и оказалось. Разобрав аппарат, Бьяджи и Цаппи нашли неисправность и устранили ее с помощью Чечони, после чего возобновились регулярные передачи сигнала SOS. Но никто не отвечал.

Молчание в ответ на наши призывы о помощи повергло моих товарищей в глубокое уныние. Оптимизм первых часов, когда найденная на льду рация вселила надежду на связь с миром, исчез. Людьми стала овладевать безнадежность.

Весь день 27 мая в условленное время Бьяджи продолжал передавать сигналы SOS, но безрезультатно. "Читта ди Милано" и не старался особенно нас услышать. Там ограничивались тем, что сообщали: "Полагаем, что вы находитесь недалеко от северного берега Шпицбергена, между 15-м и 20-м меридианами к востоку от Гринвича. Держитесь. Снаряжаем спасательные экспедиции".

Но мы были совсем не там, где нас собирались искать. Мы находились гораздо восточнее.

Днем 28 мая, убедившись, что станция Сан-Паоло в Риме слышна у нас лучше, чем "Читта ди Милано", мы сделали дополнение к нашему сигналу: "Отвечайте по каналу Сан-Паоло на волне 32 метра". Но никто не отвечал: ни "Читта ди Милано", который мы вновь стали слышать очень хорошо, ни Сан-Паоло. Так последние надежды, которые мы возлагали на радио, рухнули. Бьяджи, пытавшийся снова и снова выйти на связь, впал в отчаяние.

- Еще немного, и сядут аккумуляторы, - сказал он.

Мы с горечью отметили, что на "Читта ди Милано", очевидно, решили, что мы погибли, так как теперь бульшую часть времени они посвящали передаче личных телеграмм и информации для газет.

При таких обстоятельствах вполне естественно, что несколько наших товарищей, которые чувствовали себя в силах совершить ледовый переход, задумали пешком добраться до твердой земли. Впервые разговор об этом зашел вечером 28 мая после того, как обычно в 21 час прослушали бюллетень новостей радиостанции Сан-Паоло. Мариано и Цаппи попросили меня обсудить их предложение добраться до берега группой из трех человек. Их поддержал Мальмгрен:

- Надеяться на радио теперь уже не приходится, - сказал он. - К тому же дрейф относит нас все дальше от Северо-Восточной Земли. В таких условиях единственная надежда на спасение - выслать передовой отряд к мысу Северный, навстречу спасательным экспедициям.

Это предложение долго обсуждалось. Чечони решительно выступал против разделения. Я пришел к выводу, что разумнее отложить решение такого трудного вопроса на несколько дней. Может быть, за это время изменится направление дрейфа, а может, кто-нибудь откликнется на наш призыв о помощи.

1.2. Радиоперехват Педретти

Двадцать девятого мая в 21 час, на пятый день после катастрофы, прослушав бюллетень новостей из Сан-Паоло, мы вернулись к обсуждению предложения Мариано, Цаппи и Мальмгрена. Чечони по-прежнему резко выступал против разделения, но они настаивали, говоря, что нельзя терять времени. Я не разделял их мнения и предложил новую отсрочку: дескать, поговорим об этом завтра. Как выяснилось позже, в тот же вечер в радиорубке "Читта ди Милано" произошла сцена, главным героем которой был старший сержант Педретти. В рапорте, написанном им собственноручно и представленном мне, когда я вернулся на "Читта ди Милано", говорилось:

"Вечером 29 мая я нес вахту в радиорубке "Читта ди Милано". Настроив приемник примерно на волну 33 метра, я прослушивал этот диапазон, когда в 17 часов 55 минут я вдруг услышал итальянскую речь. Я подскочил и с криком "Это "Италия"!" схватил за руку капитана Баккарани, находившегося рядом со мной. "Пиши, пиши", - сказал он мне. И я записал в журнале слова, которые слышал в тот момент: "Отвечайте по каналу 32.К". Слово "Италия", перехваченное раньше, не было написано. Капитан Баккарани помолчал в растерянности, а потом сказал: "Это станция Могадишо, которую вызывает Сан-Паоло"".

В точности того, что сообщил в этом рапорте Педретти, не приходится сомневаться, так как это подтвердили другие радисты, находившиеся тогда в рубке, и сам Баккарани.

Как уже говорилось, перехваченные слова были началом и концом нашего призыва о помощи, что признавал потом публично и Романья. Но для Баккарани не существовало сомнений: это была станция Могадишо. Чтобы удостовериться в этом, можно было бы запросить Могадишо или Сан-Паоло. Но зачем? Это была бы только потеря времени. Ведь Бьяджи мертв, он не мог радировать!..

1.3. Романья и "обезглавливание" Бьяджи

О "смерти" Бьяджи мне сообщил командир корабля капитан Романья, когда я вернулся со льдины. Я вызвал его в мою каюту, чтобы сказать о необходимости с бульшим вниманием относиться к радиограммам из палатки. Он ответил с обидой, что радиослужба всегда исполнялась наилучшим образом и что его удивило бы, если бы что-то оказалось не в порядке. Я заметил, что если бы в первые четыре-пять дней после катастрофы радисты "Читта ди Милано" сосредоточили все свое внимание на том, чтобы поймать наши сигналы, оставив на время другие дела, то 30 мая Мариано, Цаппи и Мальмгрен не вышли бы с таким плохим снаряжением в поход, не сулящий никаких надежд, на что Романья возразил:

- Но, мой генерал, если существует на свете логика, то мы были вправе полагать, и действительно так думали, что вы не могли подавать радиосигналы и поэтому слушать вас далее совершенно бесполезно.

Меня удивило это, и я спросил, где же здесь логика?

- Судите сами, мой генерал. Последняя радиограмма от вас была получена в 10 часов 30 минут. Затем вдруг наступило молчание. Мы стали рассуждать: можно ли объяснить это поломкой передатчика? Нет, дело не в этом, решили мы, потому что на борту есть запасная рация. Значит, причина молчания кроется отнюдь не в повреждении аппаратуры. Но как же объяснить тогда, что вы не смогли передать ни одного сигнала SOS? Ясно - радист не в состоянии послать их. Так мы логически пришли к выводу, что Бьяджи мертв.

- И отчего же это случилось?

- Судите сами, мой генерал: мы думали, что Бьяджи высунулся в иллюминатор радиорубки, и пропеллер, сорвавшись, нанес ему смертельный удар в голову.

Уверенность в смерти Бьяджи пустила такие глубокие корни в сознании Романьи, что ничто не могло его разубедить, даже то, что случилось в радиорубке вечером 29 мая.

Как командир нашего базового корабля, он должен был по крайней мере отправить потерпевшим бедствие радиограмму примерно такого содержания: "Этим вечером в 17 часов 55 минут был услышан фрагмент вашего сигнала SOS. Завтра в установленные часы мы постараемся создать возможно лучшие условия для связи с вами".

Совершенно очевидно, что, если бы в тот самый вечер или на следующее утро обитатели красной палатки получили бы такую радиограмму, все было бы совсем иначе. Цаппи, Мариано и Мальмгрен не стали бы возвращаться к разговору о том, что надо разделиться на две группы, и судьба потерпевших бедствие на "Италии" была бы иной. Мальмгрен не погиб бы в том безнадежном походе, а Мариано не ампутировали бы ногу. Цаппи же не был бы потом так жестоко оклеветан прессой. И все девять человек, потерпевших бедствие, остались бы вместе, облегчив помимо всего прочего задачу спасателей. И наконец, братские узы, которые установились между ними после катастрофы, обрели бы такую силу, что ничто и никто не мог бы их разрушить, что, к сожалению, случилось, когда мы вернулись на родину.

2. ПОИСКИ ВСЛЕПУЮ

Альпийские стрелки и альпинисты в походе. Норвежская экспедиция. Экспедиция на "Браганце". Подготовка авиаэкспедиций в Италии и Швеции

2.1. Альпийские стрелки и альпинисты в походе

Последняя радиосвязь между "Италией" и "Читта ди Милано", который стоял на якоре в Кингсбее, была 25 мая в 10 часов 27 минут, когда судовые радисты сообщили последний пеленг-направление, по которому наиболее четко прослушиваются сигналы, передаваемые дирижаблем.

Как уже говорилось раньше, по этим сведениям на карте района можно было провести прямую, на которой находился дирижабль в тот момент, но нельзя было точно указать, на каком он расстоянии от Кингсбея: об этом приходилось судить лишь приблизительно по интенсивности сигналов.

Вместе с тем последние данные показывали, что "Италия" отклонилась от меридиана, проходящего через Кингсбей, на 34 градуса. Баккарани не принял в расчет сильный юго-западный ветер, который в последние часы дул нам навстречу, и то, что дирижабль в течение какого-то времени был предоставлен воле ветра. Мы находились вдвое дальше от Ню-Олесунна, чем полагал Баккарани.

Итак, после названного радиосеанса всякая связь с "Италией" прекратилась. Молчание затягивалось, и на "Читта ди Милано" начало расти беспокойство. Оно перешло в тревогу. Когда и 26, и 27 июня от нас также не поступило никаких вестей, Романья телеграфировал посланнику Италии в Норвегии графу Сенни и просил его как можно скорее зафрахтовать китобойное судно "Хобби" [102], а также организовать авиационную спасательную экспедицию. Он указывал, что дирижабль упал, вероятно у северной оконечности полуострова Ню-Фрисланн, расположенного на 79° с. ш. и 15°30' в. д., неподалеку от мыса Вергелен.

Основываясь исключительно на предположении, что из-за тумана "Италия" могла врезаться в горные вершины полуострова, первые поисковые группы направились вдоль побережья. Чтобы подойти к нему как можно ближе, "Читта ди Милано" 27 мая в 9 часов утра снялся с якоря, взяв курс на север.

На борту судна были капитан альпийских стрелков Дженнаро Сора с семью стрелками и один альпийский артиллерист, ранее направленные генерал-инспектором альпийских стрелков Оттавио Цоппи в мое распоряжение. На "Читта ди Милано"

находились также два молодых инженера - Данни Альбертини и Серджио Маттеода, храбрые альпинисты, которые поднялись на борт судна 19 апреля, когда оно отходило из Бергена. С просьбой принять их на "Читта ди Милано" ко мне обратился Итальянский альпинистский студенческий клуб, членами которого они являлись.

Вечером 28 мая, миновав бухту Магдалены, судно бросило якорь южнее острова Данскёйа в Сёргатете - проливе между островом Данскёйа и западным берегом Шпицбергена (79°30' с. ш. и 10°30' в д.), за Блуффходеном, мысом на южном берегу Сёргатет (79°30' с. ш. и 11° в. д.).

На берегу виднелась хижина, где, по словам полярного летчика, находившегося на борту "Читта ди Милано", жил охотник на тюленей по фамилии Крамер. Он вышел на звук корабельной сирены, размахивая тряпкой, как флагом. Вскоре он подплыл к судну на маленькой парусной лодке, поднялся на борт по веревочной лестнице с длинным ружьем на плече, одной рукой прижимая к себе собаку.

Я описываю этого человека таким, каким он показался тогда Альбертини: "Очень, даже слишком высокий. Похожее на пергамент морщинистое лицо, живые глаза цвета небесной голубизны, острая, как кинжал, бородка, грубоватый, высокомерный, немного нервный, но чрезвычайно симпатичный".

"Жердь - красная борода", как охарактеризовал его позже Бьяджи. Он был таким долговязым, что стоя едва не задевал головой потолок хижины, высота которой была лишь метр девяносто сантиметров...

Крамер, отлично знавший северные берега Шпицбергена, остался на борту, чтобы помочь в поисках. В тот же вечер "Читта ди Милано" снова вышел в море, но из-за состояния льда вынужден был вернуться назад в Сёргатет, бросив якорь напротив хижины Крамера. Здесь командование судна решило высадить поисковый десант в состав которого вошли Крамер (он был проводником) Альбертини, Маттеода, два горных стрелка - старший сержант Сандрини и рядовой Педротти. Они получили задание произвести разведку северных берегов Шпицбергена. Корабль же пока возвращался в Кингсбей.

Поисковому десанту, на пути которого должны были встретиться и другие охотничьи хижины, было приказано направиться в бухту Мозель на северо-западе полуострова Ню-Фрисланн, чтобы собрать там, если представится возможность, информацию о дирижабле и исследовать ее окрестности.

Выполнив это задание, поисковая группа должна была остановиться в охотничьей хижине в бухте Мозель и ждать, когда

туда прибудет одно из китобойных судов, зафрахтованных итальянским правительством.

Двадцать девятого мая в 14 часов пять человек покинули корабль. На двух лодках они подошли к берегу у Блуффходена, где находилась хижина Крамера.

Через четыре дня утомительного перехода, перебираясь со льдины на льдину с помощью парусной лодки Крамера, пятеро мужчин и собака Сифф 2 июня в 9 часов 30 минут утра достигли мыса Флат, где находилась хижина охотника Оксада, который жил на этом берегу в полном одиночестве уже четыре года. Изъясняясь по-английски, он сказал Альбертини, что одиночество нисколько не тяготит его. Для компании ему нужна только собака. Оксад ничего не знал об "Италии".

Пятеро мужчин снова отправились в путь. Четвертого июня в 5 часов утра они достигли наконец мыса Бискайер (79°50' с. ш., 12° в. д.), где остановились в хижине охотника Ольссона. Тот сообщил, что 24 мая видел дирижабль, направлявшийся с юга на север. Эта информация, конечно, была ошибочной, так как 24 мая "Италия" возвращалась с полюса и находилась очень далеко от Шпицбергена.

2.2. Норвежская экспедиция

Двадцать седьмого мая, в тот день, когда "Читта ди Милано" покинул Кингсбей, норвежское правительство по просьбе Романьи организовало авиационную спасательную экспедицию. Двадцать шестого вечером, на следующий день после катастрофы, состоялось совещание, созванное по инициативе графа Сенни, в котором принимали участие Амундсен, Свердруп, Исахсен и Рисер-Ларсен. Было решено направить на Шпицберген два самолета военно-морского флота, которые используют "Хобби" как корабль-базу. Пилотами были назначены Рисер-Ларсен, командированный военным министерством для организации и руководства экспедицией, и офицер морского флота лейтенант Лютцов-Хольм.

Двадцать девятого мая Лютцов-Хольм со своим "Юнкерсом-Мерседесом" был уже в Тромсё на борту "Хобби". Судно тут же снялось с якоря и взяло курс на север, к Шпицбергену.

По пути оно зашло в бухту Аввенто, чтобы взять на борт сани с десятью собаками из Гренландии, которые горноугольная компания, ведущая разработки на Шпицбергене, по просьбе норвежского правительства предоставила в распоряжение экспедиции. Собачьей упряжкой управлял Рольф Тандберг. Проводником был охотник Хильмар Нойс, хорошо знавший Шпицберген, где он провел двенадцать зимовок.

"Хобби" прибыл в Кингсбей 4 июня. Здесь радисты "Читта ди

Милано" установили на его борту коротковолновую радиостанцию. На "Хобби" перешли лейтенант Джованини, старший радист Марсано и три альпийских стрелка. Корабль вновь взял курс к северным берегам Шпицбергена. На следующий день он уже был в Брейдбогене (12°50' в. д.), восточнее мыса Бискайер, где принял на борт группу Крамера - Альбертини, которая из-за плохого состояния льда не смогла добраться до бухты Мозель.

Лютцов-Хольм вместе со своим мотористом в тот же вечер вылетел с мыса Бискайер в первый поисковый полет. Он облетел бухты Роуд [103] и Вуд и полуостров Олений. Полет продолжался три часа, но безрезультатно.

Шестого июня "Хобби" продолжил путь на восток. Вечером корабль бросил якорь у границы пакового льда, в пятнадцати милях к северо-северо-востоку от острова Моффен. Отсюда Лютцов-Хольм отправился во второй полет. У него был запас бензина на четыре с половиной часа; этот срок истек, но летчик не вернулся. Однако Лютцов-Хольм был очень опытный пилот, он мог спокойно посадить самолет и на лед, и на снег. Кроме того, у него был запас продовольствия на три недели и меховые спальные мешки. Поэтому на "Хобби" были не очень встревожены задержкой самолета и решили продолжить путь на восток, туда, где летчик, вероятно, по какой-то причине совершил вынужденную посадку.

2.3. Экспедиция на "Браганце"

Вслед за "Хобби" граф Сенни зафрахтовал второе китобойное судно "Браганцу" водоизмещением 370 тонн, принадлежавшее норвежцу Свенсону. "Браганца" прибыла в Кингсбей утром 2 июня и покинула его на следующий день, взяв на борт капитана Франческо Бальдиццоне - помощника командира "Читта ди Милано", капитана Сора с тремя альпийскими стрелками, лейтенанта медицинской службы Гвидо Чендали, старшего радиста Норрито, кинооператора Мартелли и несколько матросов с "Читта ди Милано". Была взята на борт также собачья упряжка с проводниками - голландцем Ван-Донгеном и датчанином Вармингом.

"Браганца" направилась к бухте Мозель, чтобы узнать что-нибудь у живущих там охотников об "Италии". Судно прибыло в бухту Мозель 4 июня после тридцати шести часов плавания. Трое охотников, поднявшихся на корабль, сообщили, что видели "Италию" только 11 и 15 мая. Бальдиццоне в тот же вечер высадил в Мозеле поисковую группу с проводником-охотником Свенсеном из Хаммерфеста, в которую вошли Сора, капрал Бич и два горных стрелка - Чазари и Пелизьер. Группа получила задание

обследовать с внутренней стороны горы Ню-Фрисланда. А "Браганца" продолжила свое плавание на восток. Пятого июня судно вошло в пролив Хинлопен, чтобы осмотреть его берега до фьорда Лом. После этого "Браганца" повернула назад, снова взяв курс на мыс Северный, но на несколько дней была блокирована льдами.

2.4. Подготовка авиаэкспедиций в Италии и Швеции

В то время как два китобойных судна с альпийскими стрелками и альпинистами, две собачьи упряжки, управляемые погонщиками Тандбергом и Ван-Донгеном, и норвежский летчик Лютцов-Хольм на борту "Хобби" исследовали северные берега Шпицбергена в поисках следов пропавшего дирижабля, в Италии и Швеции спешно снаряжались авиационные спасательные экспедиции.

Тридцатого мая по инициативе Артуро Мерканти, храброго летчика, занимавшего в итальянской авиации важный пост генерал-интенданта, в Милане, в помещении Автомобильного клуба, президентом которого он являлся, собрались представители различных городских организаций и нескольких авиационных заводов, чтобы обсудить, как можно поскорее организовать собственную воздушную спасательную экспедицию. Было решено использовать итальянский гидросамолет "S-55". Однако на это требовалось разрешение министра авиации, которому была отправлена телеграмма с просьбой выделить для экспедиции двух летчиков - майора Умберто Маддалену и лейтенанта Стефано Канья, а также моториста и радиста. Разрешение было получено 4 июня, десять дней спустя после катастрофы.

Авиационная экспедиция была организована также в Швеции, на родине Мальмгрена. Это произошло через несколько дней после исчезновения "Италии", по инициативе командующего шведской военной авиацией генерала Амундсона [так], который назначил руководителем экспедиции капитана Торнберга. Торнберг 31 мая встретился в Осло с Рисер-Ларсеном. Было решено использовать самолет, снабженный лыжами; выбрали "Фоккер" номер 31, приписанный к Центральному аэродрому в Мальмслатте в Южной Швеции.

Четвертого июня самолет был разобран и отправлен по железной дороге в Готенбург, где его погрузили на судно "Таня", зафрахтованное шведским правительством для доставки грузов на Шпицберген. Пилотировать самолет должен был лейтенант Эйнар Лундборг, служивший тогда в авиационной школе в Ринкаби. В распоряжении экспедиции были также два гидросамолета "Ганза-Бранденбург" под номерами 255 и 257,

принадлежавшие Второму авиационному корпусу, расквартированному в Стокгольме. Они прилетели в Готенбург, где также были демонтированы и погружены на борт "Тани".

Как было решено заранее, вечером 8 июня, в пятницу, участники экспедиции выехали по железной дороге из Стокгольма в Готенбург.

Однако ни одна из экспедиций, ни следовавших по курсу "Хобби" и "Браганцы", ни снаряженных в Италии и Швеции, не могла найти и спасти потерпевших бедствие без сведений о направлении дрейфа льдов. Мы находились очень далеко от Ню-Фрисланда, где, как полагал Романья, произошла катастрофа. И только когда наладилась радиосвязь с красной палаткой, прекратились бесполезные поиски наугад и можно было, наконец, отправиться к тому месту, где на льдине разбили свой лагерь потерпевшие бедствие.

3. НЕОЖИДАННОЕ ИЗВЕСТИЕ

"Читта ди Милано" выходит на связь с красной палаткой. "Хобби" и "Браганца" на севере Шпицбергена. Второй рейс "Браганцы". Большие гидросамолеты. Исчезновение Амундсена. Маддалена и Пенцо над красной палаткой. Экспедиция Соры и Ван-Донгена. Шведы приземляются на льдине. Рассказ Лундборга. В бухте Вирго. Лундборг на льдине. Поиски группы Мариано. Спасение Лундборга. Третий рейс "Браганцы"

3.1. "Читта ди Милано" выходит на связь с красной палаткой

Седьмого июня в итальянских газетах появилось сообщение пресс-центра при советском посольстве в Риме, в котором говорилось, что Комитет спасения экспедиции Нобиле, созданный в Москве при Осоавиахиме [104], подтверждает информацию о том, что 3 июня в 19 часов 30 минут русский радиолюбитель Шмидт из деревни Вознесение-Вохма Северо-Двинской области перехватил отрывок сигнала SOS, посланного потерпевшими бедствие. Подлинность этого известия не подлежит сомнению.

Эту новость накануне вечером сообщил по телефону моей жене адмирал Сириани, заместитель секретаря Морского министерства.

Моя жена, которая уже двенадцать дней с тревогой ждала вестей о нашей судьбе, страшась узнать правду, спрашивала с сомнением:

"А это точно? Как могло случиться, что их услыхали в России и не слышали на "Читта ди Милано"?"

Сириани поспешил ответить, что на "Читта ди Милано" наши сигналы могли не принять из-за большого количества личных телеграмм - в предыдущий день их было четыреста. Адмирал добавил, что уже отдан приказ отставить все личные передачи и сосредоточить внимание на прослушивании радиосигналов потерпевших бедствие.

Сообщение советского посольства существенно продвинуло ход спасательных операций. Благодаря ему потерпевшие бедствие на "Италии" могли наконец установить связь с цивилизованным миром и сообщить свое местонахождение, хотя вначале все еще возникали сомнения в достоверности этого известия. Но так или иначе, только благодаря ему морской министр, как сказал Сириани моей жене, приказал установить три радиостанции, чтобы попытаться услышать наши сигналы: одну - на корабле, другую - на пристани и третью - на берегу. Согласно этому приказу, были отменены все передачи новостей для прессы и личные радиограммы.

И вот 8 июня в 19 часов 23 минуты по Гринвичу "Читта ди Милано" удалось принять наши сигналы о помощи и координаты ледового лагеря: 80°30' с. ш. и 28°4' в. д.

Чтобы объяснить, почему морской министр не отдал такой приказ в первые же дни после исчезновения "Италии" в полярном небе, надо вспомнить, что Романья был убежден в гибели Бьяджи и, следовательно, считал, что продолжать прослушивание эфира совершенно бесполезно [105].

3.2. "Хобби" и "Браганца" на севере Шпицбергена

Пока в Италии готовилась экспедиция на аэроплане "S-55", китобойные суда "Хобби" и "Браганца" продолжали идти вдоль северных берегов Шпицбергена. Девятого июня в 14 часов они встретились и решили дальше следовать вместе, но из-за сложной ледовой обстановки им пришлось задержаться.

В ночь с 9 на 10 июня пришла ошеломляющая весть. Томазелли рассказывает:

"Ранним утром 10 июня мы все еще строили догадки о причинах и обстоятельствах полярной драмы. В этот час радио "Браганцы", как обычно, выходило на связь с "Читта ди Милано". И хотя мы уже привыкли к тому, что сеансы связи не приносили никаких новостей, тем не менее командир Бальдиццоне, доктор Чендали и я не утратили привычку на цыпочках входить в крошечную радиорубку и собираться вокруг норвежского радиста, который сменил у наушников нашего Норрито. Норвежец спокойно слушал "Читта ди Милано". Вдруг мы увидели, что он пишет: "Нобиле находится на 80°30' с. ш. и 28°4' в. д."

Слова этого чрезвычайного сообщения буква за буквой выходили из-под пера радиста, который, не зная итальянского языка, писал их совершенно равнодушно. Он, должно быть, подумал, что мы сошли с ума, когда с взволнованными лицами мы выскочили из радиорубки, крича как ненормальные, желая поскорее сообщить эту новость нашим товарищам по плаванию.

Итальянцы, находившиеся на обоих судах, словно обезумели от радости: кричали, прыгали, плакали и пели. Но скоро появились новости, умерившие их энтузиазм: в красной палатке были только шесть человек из экипажа "Италии", трое других ушли в поход, надеясь добраться до твердой земли, один поги, при ударе, шестеро остальных исчезли вместе с дирижаблем, вновь взлетевшим после страшного удара".

Сообщение о том, что "Читта ди Милано" вышел на связь с красной палаткой, пришло в Стокгольм, когда члены шведской экспедиции выехали на поезде в Нарвик, куда прибыли 10 июня. В тот же вечер Торнберг, Лундборг, Шиберг, метеоролог экспедиции Сандстрём, получивший шутливое прозвище "бог

погоды", и остальные сели на китобойное судно "Квест", зафрахтованное в Норвегии шведским правительством. Командовал судном капитан Шелдруп. На следующий день вечером судно прибыло в Тромсё, а 13 июня снялось с якоря, взяв курс на Шпицберген.

Теперь, когда можно было связаться с красной палаткой, поисковые экспедиции велись уже не наугад. Стало ясно, куда должны направляться самолеты и другие средства, выделенные для спасения потерпевших бедствие. Местонахождение шести из них было известно, трое других - Мариано Цаппи и Мальмгрен - шли в направлении мыса Северный (80°30' с. ш. и 20° в. д.). Их маршрут, таким образом, тоже был известен, и, казалось, найти их будет нетрудно. Однако никто не подозревал в тот момент, что переход по паковому льду в местах, где упала "Италия", невозможен, особенно для людей, плохо экипированных.

Более трудными и сомнительными представлялись поиски третьей группы, исчезнувшей вместе с дирижаблем. Я сообщил, что дирижабль скрылся из виду, пролетев тридцать километров на восток, и ничего больше прибавить к этому не мог.

В новой ситуации командование "Читта ди Милано" приказало вернуться назад двум китобойным судам, находившимся на севере Шпицбергена, чтобы дать им новое задание. "Браганца" перед тем как вернуться в Кингсбей, должна была взять на борт Сору и других альпийских стрелков, которые 4 июня высадились в бухте Мозель. Выполнить эту операцию Бальдиццоне поручил группе, состоящей из Альбертини, Маттеоды, альпийских стрелков Педротти и Сандрини и проводника - норвежца Свенсена, который был тоже альпийским стрелком.

Одиннадцатого июня после пятнадцатичасового перехода, во время которого было пройдено 25-30 километров, они догнали группу Соры на берегу бухты Мозель. Там же, к их удивлению, находился и Лютцов-Хольм, норвежский летчик, который вечером 6 июня вылетел с борта "Хобби" и не вернулся. Он совершил вынужденную посадку на лед из-за тумана, продержавшегося и весь следующий день, когда Лютцов-Хольм возобновил свой полет. Туман помешал летчику увидеть судно. Утром 8 июня Лютцов-Хольм приземлился на том месте, где разбил лагерь Сора. Здесь он и остался, ожидая, пока кто-нибудь доставит ему бензин, без которого он не мог лететь. А итальянцы под предводительством Свенсена вернулись назад, на "Браганцу".

Это судно вышло в море 11 июня, взяв курс на Кингсбей. Для поисков группы Мариано остался "Хобби", на борту которого находился теперь также Рисер-Ларсен, прилетевший из Ню-

Олесунна в ночь с 9 на 10 июня. Зная, что Лютцов-Хольм остался без бензина, Рисер-Ларсен вместе с Джованини, Тандбергом и Нойсом выехал к нему на санях. В тот же день Лютцов-Хольм возвратился туда, где стоял на якоре "Хобби".

С двумя летчиками на борту и их самолетами "Хобби" вышел в море и направился на северо-восток, но путь ему преградили льды. Тогда корабль повернул на юго-восток, войдя в пролив Хинлопен, и добрался до фьорда Валенберг. Здесь по инициативе Рисер-Ларсена, получившего на это разрешение "Читта ди Милано", решили спустить на берег сани и собачью упряжку с погонщиками Тандбергом и Нойсом, поручив им устроить склады продовольствия, которые могли бы пригодиться группе Мариано. От Рисер-Ларсена Тандберг получил такие инструкции.

1. Создать склады на мысе Платен (80°30' с. ш. и 22°30' в. д.), на острове Скорсби (80°20' с. ш. и 21° в. д.) и на мысе Северный (80°30' с. ш. и 20° в. д.) - самой северной точке острова Вильгельма, а также в проливе Беверли. Склады должны быть хорошо видны издалека. Здесь же оставлялись записка и географические карты данного района.

2. Обследовать район, лежащий к западу от мыса Платен, в поисках следов группы Мариано. Закончив обследование, поисковый десант во вторник 19 апреля должен прибыть к проливу Беверли.

Тринадцатого июня в 23 часа Тандберг и Нойс сошли на лед в устье фьорда Валенберг, который они прошли до конца, чтобы затем пересечь внутреннюю часть Западного Шпицбергена до бухты Рийп. Отсюда они двинулись на север, чтобы выполнить задание.

3.3. Второй рейс "Браганцы"

"Браганца" вернулась в Кингсбей утром 13 июня и в тот же вечер опять вышла в море с новой упряжкой собак и погонщиком - голландцем Ван-Донгеном, который сопровождал техника с шахты в бухте Рождества - датчанина Варминга. Второй рейс проходил под командованием Бальдиццоне. В нем принимали участие Сора, Альбертини, Маттеода, врач лейтенант Чендали, радист Норрито, четверо альпийских стрелков и пятеро моряков с "Читта ди Милано". "Браганца" должна была догнать "Хобби" и затем принять участие в воздушном и наземном поисках группы Мариано, доставив бензин для двух норвежских самолетов и грузы, которые должны быть сброшены над красной палаткой. Предполагалась также попытка добраться до лагеря потерпевших бедствие на собачьей упряжке.

"Браганца" и "Хобби" встретились 15 июня в бухте Бренди и вместе отправились к мысу Северный, куда и пришли на

следующее утро. Здесь Рисер-Ларсен и Лютцов-Хольм перебрались на "Браганцу", так как у "Хобби" кончился контракт с итальянским правительством, и оно должно было вернуться в Норвегию, чтобы взять на борт американку мисс Луиз Бойд, которая зафрахтовала это судно для туристского рейса. "Браганца" продолжила плавание и 17 июня бросила якорь в проливе Беверли, в нескольких метрах от берега.

На берегу виднелись развалины хижины, в которой девять лет назад зимовали четыре норвежских охотника. Трое из них умерли от цинги и были похоронены под кучей камней, увенчанной деревянным крестом. Четвертый покинул хижину и двинулся на юг, но не вернулся, и о судьбе его ничего не было известно. Место было пустынное, печальное, усеянное медвежьими следами, с обледеневшими остатками одежды и утвари. Однако именно здесь люди с "Браганцы", приведя в порядок хижину, 19 июня устроят большой склад продовольствия, одежды и снаряжения. Для его охраны оставят двух альпийских стрелков.

В день прибытия "Браганцы" в пролив Беверли два норвежских летчика в 16 часов вылетели на поиски красной палатки, но туман заставил их вернуться. Немного позже они повторили попытку, но после четырехчасового полета вернулись разочарованные: им опять не удалось обнаружить палатку, хотя они пролетали так близко, что мы, ее обитатели, видели их.

В своей книге я рассказываю [106]:

"На третий погожий день, 17 июня, в первые предвечерние часы произошло важное событие. Мы увидели первые самолеты. Их было два, и летели они с юга, в нашем направлении. Тот крошечный мир, который был нашей палаткой, встречал их появление с огромным волнением. Я приказал разжечь костер, чтобы привлечь их внимание, и стрелять из ракетницы, но все оказалось напрасным: оба самолета, которые были от нас в двух-трех километрах, повернули обратно".

Я поспешил радировать на "Читта ди Милано": "Сегодня мы видели два самолета, которые прошли в двух-трех километрах к югу от нас, но до нас не долетели" [107]. "Читта ди Милано" ответил, что самолеты вылетят снова, как только удастся заменить мотор на одном из них.

Действительно, 18 июня оба летчика предприняли новую попытку обнаружить нас - и опять безуспешно. Наша палатка представляла собой крошечную сероватую точку, затерянную среди бескрайних ледяных просторов. И практически невозможно было найти ее без помощи радио, которого не было на маленьких самолетах.

В тот же день высадились две наземные поисковые группы. В одну из них входили Альбертини, Маттеода и два альпийских стрелка - Бич и Пеллизьер; они должны были осмотреть берег до мыса Лоувен в поисках Цаппи, Мариано и Мальмгрена. Другая группа в составе Соры, Варминга и Ван-Донгена на собачьих упряжках отправилась к острову Фойн.

Восемнадцатого июня, в первые послеполуденные часы, на "Браганце" увидели столб дыма, поднимавшийся в районе мыса Северный. Это Тандберг и Нойс, закончив устройство продовольственных складов на мысе Платен, острове Скорсби и мысе Северный, давали знать о себе. Услышав шум самолета, они поднялись на холм, откуда была видна "Браганца". С корабля в ответ на их сигнал трижды прогудела сирена. В тот же вечер Тандберг и Нойс со своими собаками и санями были на борту "Браганцы"".

3.4. Большие гидросамолеты

Тем временем из Италии, Швеции, Финляндии и Франции прибыли большие гидросамолеты, чтобы принять участие в благородной акции по спасению потерпевших бедствие. В Стокгольме кроме двух гидросамолетов "Ганза-Бранденбург" и "Фоккер", погруженных на судно "Таня", решили послать на Шпицберген еще и трехмоторный "Упланд", совершавший коммерческие рейсы между Стокгольмом и Хельсинки. Пилотом "Упланда" был сержант Нильсон, штурманом - лейтенант Карлсон.

Финляндия предоставила одномоторный самолет "Турку", который пилотировал гражданский летчик Лир с лейтенантом Сарко в качестве наблюдателя.

Два гидросамолета прилетели в Тромсё 17 июня.

Из Италии 10 июня вылетел "S-55" с запасом бензина на девять часов полета. Его пилотировали майор Умберто Маддалена и лейтенант Стефано Канья; на борту самолета находились также моторист Рампини и Артуро Мерканти. После коротких остановок в Копенгагене и Стокгольме и приводнения в полночь 13-го числа в Луле для заправки бензином самолет "S-55" 14 июня около 6 часов вечера прибыл в Вадсё.

После первой попытки, оказавшейся неудачной из-за плохой погоды, "S-55" 18 июня в 12 часов 15 минут вылетел из Вадсё и через семь часов приводнился в Кингсбее рядом с "Читта ди Милано". Это был образцовый полет, выполненный с разумной осторожностью и мастерством.

За первой итальянской авиационной экспедицией, организованной по инициативе частных лиц, несколько дней спустя последовала официальная экспедиция итальянских

воздушных сил на гидросамолете "Марина-II" типа "Дорнье-Валь", таком же, на каком летал Амундсен в 1925 году. Известие об этом пришло 12 июня. Гидросамолет пилотировали майор Пьер Луиджи Пенцо и лейтенант Тулио Крозио, радистом был Джузеппе Делла Гата, механиками Бараччи и Кодоньотто.

Гидросамолет "Марина-II" вылетел из Италии 13 июня и через четыре дня прибыл в Лул. Восемнадцатого июня он отправился в Тромсё, но ветер и дождь вынудили его вернуться.

3.5. Исчезновение Амундсена

Восемнадцатое июня 1928 года в истории спасательных экспедиций "Италии" стало траурной датой. В этот день Амундсен и его товарищи на самолете "Латам-47" исчезли в просторах Баренцева моря.

В первые же дни исчезновения "Италии" Амундсен вызвался возглавить спасательную экспедицию. Двадцать седьмого мая норвежское правительство уведомило графа Сенни, что Норвегия при условии возмещения расходов готова взять на себя ответственность за экспедицию, руководить которой будет Амундсен.

Ответ пришел в тот же день, 27 мая: итальянское правительство выражало благодарность за уже подготовленную экспедицию под руководством Рисер-Ларсена и просило норвежскую сторону в данный момент не предпринимать каких-либо новых шагов.

После такого ответа Амундсен решил снарядить авиационную экспедицию за свой счет при финансовой помощи Элсуорта. С этой целью он обратился к своему товарищу по экспедиции 1925 года летчику Дитрихсону, который в это время находился в Германии, с просьбой договориться с "Люфтганзой" [108] о приобретении самолета "Дорнье-Валь".

Журналисту Давиду Джудичи из "Коррьере делла сера", который интервьюировал Амундсена на его загородной вилле в окрестностях Осло, норвежец говорил о том, с каким беспокойством он ждет решения Элсуорта:

- Необходимо действовать без промедления. Только тот, кто, как я, провел три недели среди льдов, может понять, что это значит и что помощь в таких случаях никогда не бывает слишком быстрой. Существует чувство солидарности, которое должно объединять людей, особенно тех, кто рискует жизнью во имя науки. Перед этим чувством наши личные разногласия должны исчезнуть. Все, что омрачало наши личные отношения с генералом Нобиле, должно быть забыто. Сегодня я знаю только одно: генерал Нобиле и его товарищи в опасности, и необходимо сделать все возможное, чтобы спасти их.

Однако Элсуорт предложил только две тысячи долларов - смехотворно малую сумму для покупки "Дорнье-Валь". Огорченный Амундсен уже отказался было от своей затеи, когда богатый норвежский коммерсант Фредерик Петерсен, возглавлявший в Париже франко-норвежскую торговую палату, предложил свою помощь. Четырнадцатого июня он сообщил Амундсену, что министр французского морского флота предоставил в его распоряжение гидросамолет с экипажем. Так была организована экспедиция на "Латаме-47", в которой участвовали два капитана французского флота - Рене Гильбо и Альбер Кавалье де Кувервиль, старший моторист французской авиации Жильбер Бразн и радист Эмиль Валетт.

Только что построенный "Латам-47" продемонстрировал превосходные летные качества в пробных полетах. Экипаж, который участвовал потом в экспедиции Амундсена, совершил безостановочный перелет из Кодебек-ан-Ко, неподалеку от Кале, в Бизерту (Тунис). Полет оказался очень трудным из-за плохой погоды. Ночью, когда приводнялись в Бизерте, ощущалась сильная качка, которая, однако, не причинила никакого вреда самолету, как показала тщательная проверка, проведенная по окончании путешествия.

"Латам-47" с французским экипажем на борту вылетел из Кодебек-ан-Ко 16 июня в 8 часов 20 минут утра и спустя четырнадцать часов прибыл в Берген. Вечером того же дня Амундсен и Дитрихсон в сопровождении Вистинга - старого товарища Амундсена выехали из Осло в Берген. Семнадцатого июня, вечером, Амундсен и Дитрихсон, сев в Бергене на "Латам-47", вылетели в Тромсё. Самолет прибыл туда после восьми часов полета, в 4 часа утра 18 июня. Атмосферные условия ухудшились, когда самолет прилетел в Тромсё. Амундсен боялся, как бы погода совсем не испортилась, и обрадовался, когда увидел, что небо светлеет. Институт геофизики в Тромсё в 14 часов дал благоприятную метеосводку, и было решено лететь. В 16 часов "Латам-47" с шестью человеками на борту взял курс на Шпицберген. Примерно через два часа после вылета гидросамолет, поддерживавший связь с Институтом геофизики, сообщил, что попал в густой туман, и запросил данные радиопеленга. Радист полагал, что в тот момент "Латам-47" находился вблизи острова Медвежий.

Около 18 часов 30 минут "Латам-47" передал сигнал LWP - позывные радиостанции острова Медвежий. Вероятно, гидросамолет и здесь хотел запросить радиопеленгационные данные. В 18.45 снова был принят тот же сигнал, потом наступило молчание.

Амундсен - великий полярный исследователь и пять его отважных товарищей исчезли в просторах Баренцева моря.

Восемнадцатого июня, когда "Латам-47" покинул Тромсё, там же, во фьорде, находились два других гидросамолета - шведский "Упланд" и финский "Турку". "Марина-II", пилотируемый Пенцо, прибыл на следующий день, около 7 часов утра. Как и "Латам-47", эти три гидросамолета направились на Шпицберген.

Возникает вопрос, не лучше ли было бы, если бы все четыре гидросамолета вместе пересекли Баренцево море? Конечно, это было бы лучше. Но между норвежцами, итальянцами, шведами и французами возникло благородное соперничество в стремлении первыми оказать помощь потерпевшим бедствие, и поэтому каждая экспедиция действовала независимо от других, на свой страх и риск.

Директор Геофизического института в пространном письме, адресованном французскому консулу в Тромсё, пишет по этому поводу:

"Когда я спросил Дитрихсона утром 18 июня, не полетят ли они вместе с двумя другими гидросамолетами, он ответил уклончиво, и у меня создалось впечатление, что они не обсуждали этого вопроса. Помнится, он сказал, что они предпочитают лететь одни, чтобы, смотря по обстоятельствам, иметь полную свободу действий".

Без сомнения, поспешности вылета "Латама-47" способствовала и новость, которую Амундсен узнал в Тромсё, находясь в доме своего друга фармацевта Цаппфе. Ему сказали, что в тот день, в 12 часов 15 минут, Маддалена вылетел на "S-55" из Вадсё прямо в Кингсбей.

Трагедия "Латама-47", совпавшая с трагедией "Италии", потрясла весь мир. Французский военный флот направил в район бедствия крейсер "Страсбург", судно рыбоохраны "Квентин Рузвельт", попросив Министерство обороны Норвегии откомандировать на эти суда двух норвежских офицеров, хорошо знающих Шпицберген. Вместе с этими кораблями французский флот отправил также судно "Дюранс" с продовольствием и снаряжением и зафрахтовал норвежское китобойное судно "Хеймдал". Норвежский флот послал крейсер "Торденскхольд" под командованием адмирала Осло и корабль "Мишель Сар", на борту которого находился Вистинг - старый товарищ Амундсена, а также суда "Веслекари" с Трайгвом Граном и "Хобби" с Рисер-Ларсеном.

В поисках, кроме того, участвовало правительство Дании, без промедления приславшее из Гренландии быстроходный парусник "Густав Хольм".

Все эти суда с помощью норвежских, шведских и французских самолетов [109] обследовали район Баренцева моря между 70-й и 81-й параллелями, нулевым и 30-м меридианами к востоку от Гринвича.

Судно "Хобби" великодушно предоставила в распоряжение норвежского правительства мисс Бойд, когда узнала об исчезновении Амундсена. Единственным ее условием было оставаться на борту судна вместе со своими товарищами.

В поисках приняли участие также итальянские самолеты. Пенцо 23 июня облетел на "Марина-II" западные берега Шпицбергена до самой южной его точки, обследовав 800-километровую полосу моря, после чего вынужден был возвратиться в бухту Вирго, где стоял тогда "Читта ди Милано".

Как раз в эти дни из Италии прибыл другой самолет типа "Дорнье-Валь" "Марина-I", пилотируемый Иво Равaццони и Бальдини. В состав экипажа входили также два моториста - Пива и Каподанно и старший радист Боррини. Через четыре дня, 26 июня, "Марина-I" приводнился в фьорде Тромсё для проведения рекогносцировочных полетов вдоль северных берегов Норвегии. Во время одного из них, продолжительностью одиннадцать часов, самолет углубился в просторы Баренцева моря на 400 километров к северо-западу от мыса Нордкап.

"Марина-I" находился в Тромсё около месяца. Четвертого августа из Рима пришел приказ вернуться обратно, и 8 августа гидросамолет приводнился в Марина ди Пиза.

К сожалению, эти, как и все остальные, поиски Амундсена оказались безрезультатными. Лишь спустя несколько недель, 31 августа, судно "Бродд" обнаружило один из поплавков "Латама-47" в двух милях от маяка Торсваг. Эта находка подтверждала, что самолет Амундсена упал в Баренцевом море, очевидно, недалеко от острова Медвежий. Двумя днями позже норвежский адмирал Осло приказал прекратить поиски, и французский адмирал Шерр 7 сентября уведомил об этом находящуюся на борту "Хобби" мисс Бойд такой радиограммой:

"Адмирал Осло сообщил мне о своем решении немедленно прекратить поиски во льдах. В тот момент, когда заканчивается наше активное сотрудничество, я хотел бы выразить Вам свою глубокую признательность и восхищение Вашей настойчивостью, самоотверженностью и благородством, которые Вы проявляли постоянно, требуя, чтобы "Хобби" поручались самые трудные и опасные задания".

Позже, 13 октября, в море, в точке с координатами 64°51' с. ш. и 8°50' в. д., был обнаружен пустой бензобак. Создали техническую комиссию, которая должна была исследовать оба

найденных предмета и попытаться установить причину несчастного случая.

Осмотр поплавка показал, что соединения между крылом и поплавком были нарушены, там зияла огромная дыра. Что касается пустого бензобака, то можно предположить, что экипаж снял его, чтобы использовать как спасательный круг, или чтобы сделать плот, или же, что более вероятно, попытаться с его помощью восстановить поперечное равновесие гидросамолета, давшего крен на одно крыло - с той стороны, откуда был сорван поплавок. Во всяком случае можно было заключить, что самолет держался на плаву всего несколько минут, прежде чем уйти под воду.

О причине же падения самолета в море ничего нельзя утверждать с уверенностью, однако думается, что, вероятнее всего, это случилось из-за крайне неблагоприятных метеорологических условий, которые наблюдались в первые часы после вылета "Латама-47" вопреки прогнозу Геофизического института Тромсё.

Напрашивается один комментарий в связи с трагической экспедицией на "Латаме-47". Если Амундсен собирался на этом самолете прямо из Тромсё лететь в лагерь потерпевших бедствие (а похоже, что именно так и было), то у него не имелось никаких шансов попасть туда, так как он не знал, куда за это время дрейф отнесет красную палатку. Если Маддалена не смог обнаружить ее во время первого своего полета, хотя ему было известно точное местонахождение палатки в момент вылета из Кингсбея, то каким образом рассчитывал найти ее Гильбо?

Ясно, что Амундсен, к сожалению, слабо разбирался в аэронавтике; он доказал это в 1923 году своим безрассудным проектом пересечь арктическую полярную шапку от Аляски до Шпицбергена на "Фоккере" и подтвердил экспедицией на самолете "Дорнье-Валь" в 1925 году. Но зато он был большим знатоком по части проведения экспедиций на собачьих упряжках, одну из которых и должен был бы предпринять, чтобы оказать помощь пострадавшим. На корабле или на самолете он мог бы прибыть в Кингсбей, договориться с "Читта ди Милано" об организации такой экспедиции. А затем с северных берегов Северо-Восточной Земли отправиться к тому месту, где находилась красная палатка.

При поддержке самолета, пилотируемого Гильбо или Рисер-Ларсеном, которые по ходу спасательной экспедиции могли сообщать данные о перемещении красной палатки, а в случае необходимости доставить снаряжение и продовольствие, такая экспедиция, без сомнения, достигла бы цели и спасла

потерпевших бедствие. Какой это был бы триумф для знаменитого исследователя!

Как жаль, что этого не случилось. Как жаль, что Амундсен решил действовать в одиночку, презрев помощь итальянцев. Однако непростителен также промах итальянского правительства и командования "Читта ди Милано", которые, зная о готовящейся экспедиции на "Латаме-47", не сочли нужным телеграфировать Амундсену, что готовы предоставить ему всестороннюю помощь...

Как нечто курьезное вспоминается вмешательство в поиски Амундсена ясновидящих, которых, на удивление, очень много оказалось в северных странах. Они засыпали "Читта ди Милано" телеграммами, в которых сообщалось, что Амундсен находится в том или ином месте. В одной из них с такой уверенностью утверждалось, что Амундсена видели на одном из Семи Островов, что Романья, как он сказал, не желая упустить ни малейшего шанса, отправился исследовать указанное место.

3.6. Маддалена и Пенцо над красной палаткой

Гидросамолет "S-55" прибыл в Кингсбей вечером 18 июня. Не теряя времени, на следующее же утро, в 5 часов 20 минут, Маддалена, Канья, Рампини и Марсано отправились на поиски красной палатки, следуя вдоль берегов Земли Хоаакона VII и Земли Альберта до острова Амстердам, а затем вдоль северных берегов Шпицбергена к мысу Северный и Семи Островам. Видимость была превосходная, и остров Карла XII показался с расстояния 80 километров словно огромная мрачная башня циклонов. Примерно в 8 часов самолет был над островом Фойн, облетел его, но красную палатку не обнаружил.

"Огромные, разнообразные по форме ледяные глыбы отбрасывали бесчисленные тени во всех направлениях. Массивные белоснежные плиты были отполированы столь тщательно, что казалось, будто они сделаны из мрамора. И никаких признаков людей, которые должны быть здесь, куда мы прилетели из такого далекого далека, чтобы спасти их", - вспоминал Маддалена.

Маддалена сбрасывает послание, так никем и не полученное, в котором твердо обещает: "Завтра вернемся сюда". В Беверли-Сунд аэроплан "S-55" немного снижается, чтобы приветствовать Рисер-Ларсена и Лютцов-Хольма. В полдень, после семи часов полета, гидросамолет снова приводнился в Кингсбее.

Обещание было выполнено. На следующий день, 20 июня, "S-55" вылетел в 6 часов 45 минут утра; предварительно был установлен свод радиосигналов, которые будет посылать красная палатка, когда гидросамолет покажется в небе, чтобы он смог отыскать ее. Через одиннадцать минут полета над островом Фойн

обитатели красной палатки увидели самолет и стали подавать сигналы. И вот наконец принят сигнал: "ККК" - "Вы находитесь прямо над нами, снижайтесь!"

Пилоты на какое-то мгновение увидели внизу палатку, но тут же потеряли ее из виду. Радиосигналы вернули их назад, и палатка наконец снова показалась и уже все время была на виду; "S-55" сделал несколько кругов, постепенно снижаясь, и сбросил продовольствие.

Обитатели красной палатки, взволнованные до глубины души, передали по радио свою благодарность итальянским летчикам.

Тем временем в ночь с 19 на 20 июня в Кингсбее приводнился Пенцо на гидросамолете "Марина-II", вылетевшем из Тромсё в 6 часов вечера 19 июня, вслед за "Упландом".

Итальянские летчики готовились к третьему полету к красной палатке, обнаружить которую теперь было легче благодаря дымовым сигналам и флажкам, сброшенным в прошлый раз.

Маддалена и Пенцо отправились вместе. Гидросамолеты вылетели 22 июня в 9 часов 30 минут утра, нагруженные продовольствием.

Мы вышли на связь с ними вскоре после того, как они пересекли мыс Северный. Через полчаса они были над нами и сбросили все, что было припасено для нас. Делая виражи над нашими головами и готовясь сбросить груз, самолеты снизились настолько, что можно было ясно различить людей, разглядывающих нас. Среди других я заметил кинооператора, который крутил рукоятку ручной кинокамеры.

Вот это меня удивило. Мы были грязные, раненые, полуголодные; почти месяц жили мы в крайней нищете, в ужасной грязи. Все это время мы с томительным беспокойством ожидали столь необходимых нам вещей: аккумуляторы, чтобы и дальше поддерживать связь с цивилизованным миром, продовольствие, одежду, медикаменты. И вот драгоценный груз наконец прибыл. Мы видели, как он падает к нам, и подбирали его с криками ребяческой радости. Скользя и оступаясь на льду, мы были как нищие, ожидающие куска хлеба у дверей богача. Наконец, этот кусок, о котором мы мечтали в течение долгих четырех недель, нам дали. Мы были опьянены радостью, и сердца переполняла благодарность к славным летчикам, пролетавшим над нами. Но к радости примешивалась и горькая печаль от сознания унизительного положения. Мы сами, привыкшие летать выше всех, были сейчас так далеки от людей, находившихся над нами. И мы оставались здесь, в крайней нужде и зависимые от

милости, падавшей с неба.

Именно это ощутил я тогда, сильно удивленный быстрым взглядом оператора, шустро крутящего ручку кинокамеры.

Сбросив груз, гидросамолет Маддалены повернул в обратный путь. Самолет Пенцо задержался еще на несколько минут. Вдруг мы увидели, что он снизился и оказался так близко от поверхности льда, как будто бы хотел совершить посадку. Я затаил дыхание в страхе, не случилось ли чего-нибудь с мотором. Но когда до палатки оставалось всего лишь несколько метров, летчик весело крикнул нам "До скорого свиданья!" и взмыл ввысь.

Дорогой, незабываемый Пенцо, благородный авиатор!

Исчезновение "Латама-47" в Баренцевом море немедленно отразилось на спасательных операциях "Италии", так как на поиски самолета Амундсена была брошена часть воздушных средств, прибывших на Шпицберген. Двадцать четвертого июня шведский самолет "Упланд", пилотируемый сержантом Нильсоном, с лейтенантом Карлсоном на борту в качестве наблюдателя, поднялся из бухты Вирго и за шесть часов пролетел вдоль берегов Шпицбергена. На борту самолета был и командир "Квеста" капитан Шелдруп. Двадцать второго июня норвежские летчики Рисер-Ларсен и Лютцов-Хольм также получили от своего правительства приказ отправиться на поиски Амундсена.

Теперь, когда обитатели красной палатки получили все необходимое, чтобы продержаться длительное время в ожидании помощи, силы спасателей были направлены главным образом на поиски группы Мариано, о которой не было никаких вестей.

3.7. Экспедиция Соры и Ван-Донгена

Восемнадцатого июня на мысе Северный с "Браганцы" высадились капитан Сора, голландец Ван-Донген, выполнявший обязанности каюра, и проводник Луис Варминг с двумя санями и девятью собаками. Главной целью этой экспедиции был поиск группы Мариано. Спасатели должны были пройти их предполагаемый маршрут в обратном направлении: мыс Северный - остров Скорсби - мыс Вреде мыс Платен - мыс Брунн - остров Фойн.

Несколько слов о Ван-Донгене с его девятью собаками. Он и Сора были главными героями этой необычной экспедиции, которая закончилась трагически для бедных животных, и только по чистой случайности два человека не разделили их судьбу.

Сора так описывал Ван-Донгена: "Крепкий парень двадцати двух лет, смуглый, с вьющимися волосами и редкой бородкой". Этот замечательный юноша был сыном служащего голландских шахт в Баренцбурге, где и жил последние пять лет. Он был превосходным погонщиком собак.

В своей книге Ван-Донген рассказывает:

"26 мая я получил письмо от губернатора Шпицбергена из Кингсбея, в котором он просил меня, если смогу, принять участие в поисках Нобиле. Я ответил "да", но добавил, что нужно подготовить сани длиной 4 метра, шириной 75 сантиметров и высотой 30 сантиметров и что вместе со мной в качестве проводника должен отправиться Варминг".

Варминг, мужчина сорока лет, долговязый и худой, как описал его Сора, был инженером на шахтах в Грен-фьорде. Он пользовался большим авторитетом как опытный специалист, и Ван-Донген, который давно знал его, относился к нему с большим уважением.

Вопрос об экспедиции был окончательно решен несколько дней спустя, когда "Читта ди Милано" удалось наконец связаться с красной палаткой и получить вести от потерпевших бедствие. Варминг и Ван-Донген вместе со своими собаками сели в маленький моторный бот, который за восемнадцать часов доставил их в Кингсбей. Собак, как уже говорилось, было девять: две черные, четыре коричневые, одна желтая и две белые, гренландские.

В Кингсбее Варминг и Ван-Донген встретились с губернатором, который предложил им согласовать все с капитаном Романьей на борту "Читта ди Милано". Вот как Ван-Донген описывал свою встречу с Романьей:

"Романья принял меня в своей каюте перед большой географической картой, на которой было указано точное место, где находился Нобиле.

Очень тихо, словно под большим секретом, он сообщил мне новости, причем половину сказал по-английски, а половину - по-французски, хотя обоими этими языками владел одинаковая плохо. Тогда уже было известно, что Мариано, Цаппи и Мальмгрен покинули Нобиле и пешком по льду направились к острову Фойн, откуда собирались идти к мысу Северный на северном побережье Северо-Восточной Земли. Идея Романьи заключалась в том, что мы должны пройти их предполагаемый маршрут в обратном направлении. Если мы не обнаружим их следов, то должны будем отправиться дальше - к тому месту, где находятся Нобиле и его товарищи. Это место, говорил Романья, становилось теперь достаточно опасным, так как лед в районе палатки начинал трескаться и расходиться.

Мы ответили Романье, что сделаем все возможное, чтобы выполнить это задание. Он добавил, что "Браганца" доставит нас как можно дальше на север. На корабле мы встретимся с Тандбергом и Нойсом, которые на собачьих упряжках должны

обследовать северные берега Северо-Восточной Земли. Перед тем как проститься, Романья вручил нам письмо-обязательство, датированное 13 июня 1928 года. В нем говорилось:

"Настоящим письмом я обещаю сеньорам Варингу Луису и Ван-Донгену Жозефу, которые со своей собачьей упряжкой отправляются вдоль берегов Северо-Восточной Земли и далее для спасения группы генерала Нобиле, что это будет осуществляться на тех же условиях, которые норвежское правительство предложило синьору Нойсу для той же цели.

Капитан фрегата

командир

Джузеппе Романья Манойя"".

Как мы уже говорили, "Браганца", на которую в Кингсбее сели Варминг и Ван-Донген со своими собаками, в тот же день, 13 июня, снялась с якоря, взяв курс к северным берегам Шпицбергена, и 17 июня прибыла в пролив Беверли. Перед тем как Варминг и Ван-Донген покинули судно, на его борту состоялось совещание, в котором кроме Бальдиццоне участвовали командир корабля Свенсен и Рисер-Ларсен. Обсуждалось, нужны ли экспедиции итальянские альпийские стрелки, и если нужны, то в каком количестве. Решили, что с Варингом и Ван-Донгеном отправится один Сора.

Надо заметить, что в отличие от Альбертини Сора не получил никакой письменной инструкции. Думаю, это объясняется тем, что Романья знал, как опасен переход по паковому льду между мысом Северный и островом Фойн: ведь Свердруп и Нансен говорили об этом послу Италии в Осло. По их мнению, такая попытка была бы безумием и не могла окончиться хорошо. И Романья предпочел свалить ответственность за это дело на людей, знающих полярные льды, какими были Варминг и Ван-Донген в отличие от Соры.

Однако Ван-Донген пишет в своей книге: "Варминг и я были знатоками полярных льдов, Сора - нет, но очень скоро он научился разбираться в них и в течение всего путешествия сотрудничал с нами наилучшим образом".

На совещании, состоявшемся на борту "Браганцы", было также решено, что группу из трех человек будет подстраховывать один из двух норвежских самолетов. Однако за этим решением не последовало ясных и точных инструкций: в каких местах летчики будут сбрасывать свои послания и как они удостоверятся в их получении?

Поход начался 18 июня с мыса Северный. Экспедиция была хорошо экипирована, может быть, даже слишком хорошо: были взяты три меховых спальных мешка, две палатки, надувная лодка,

месячный запас продовольствия для собак, ружья, различное снаряжение. Общий вес груза составлял 450 килограммов, чересчур много для девяти собак, которые должны были везти его по торосистому паковому льду, такому же, что окружал лагерь потерпевших бедствие. Саней было двое. Кроме тех, что Ван-Донген взял из Баренцбурга, были и другие, более короткие и легкие.

Девятнадцатого июня группа из трех человек прибыла на мыс Платен, где Тандберг и Нойс ранее устроили склад продовольствия. Здесь пришлось задержаться, так как у Варминга воспалились глаза из-за слепящего снега. Однако это, на мой взгляд, не было достаточным основанием, чтобы оставить его там и продолжать путь вдвоем, как сделали Сора и Ван-Донген, потому что такое воспаление быстро проходит; достаточно подержать глаза закрытыми несколько часов. Я знаю это по личному опыту, так как тоже страдал от этого недуга, когда в погожие дни подставлял глаза солнечной радиации без всякой защиты.

Однако Сора в своем благородном стремлении первым прийти на помощь потерпевшим бедствие хотел продолжать путь. Этому, безусловно, способствовало и то, что Соре очень не нравилось, что руководителем группы был назначен Варминг, который был самым старшим по возрасту, хорошо знал полярные льды и своей осторожностью охлаждал его энтузиазм. Так или иначе, Сора добился согласия Ван-Донгена оставить датчанина и двигаться вперед.

Двадцать второго июня они вдвоем прибыли на необитаемый скалистый островок, не указанный на их карте, выпущенной в 1925 году. Этот островок был расположен в нескольких километрах к северо-западу от мыса, который на их карте именовался мысом Бруун, а теперь носит название Бергстрёмодден. (На новых картах именем Брууна назван мыс, расположенный в 12 километрах к юго-востоку от Бергстрёмоддена.)

Маленький островок, площадь которого составляла всего три тысячи квадратных метров, Сора назвал островом Альпийских Стрелков.

Сора и Ван-Донген разбили здесь лагерь. В тот же день вечером они услышали гул мотора. Это был самолет Лютцов-Хольма, которому командование "Браганцы" поручило сбросить Соре письмо с предупреждением о том, что, по сообщению Маддалены, путь к острову Фойн из-за плохого состояния льдов становится опасным. Поэтому ему приказывалось вернуться и заняться поисками группы Мариано. Письмо было привязано к

длинной красной ленте, но Сора и Ван-Донген позже утверждали, что не получили его.

Однако, как рассказывает Сора в своей книге, самолет кружил над ними так низко, что можно было разглядеть Лютцов-Хольма и его механика. Удалось даже передать летчику, чтобы он осмотрел остров Южный Реп и близлежащие берега Северо-Восточной Земли по направлению к мысу Ли-Смит, что тот и сделал.

Романья не верил, что Сора сказал правду. Более того, он утверждал, что, вернувшись на борт "Читта ди Милано" после своего спасения, Сора в первый момент признался, что получил письмо, но потом стал отрицать это. Сора, говорит Романья, хотел первым добраться до красной палатки и верил, что ему это удастся. Поэтому он игнорировал приказ.

В самом деле, вполне вероятно, что Сора, покинув остров Альпийских Стрелков и направляясь к острову Брох, был убежден, что сможет преодолеть 28 километров, разделяющие эти острова, с такой же быстротой и легкостью, с какой до сих пор он шел по твердому льду вблизи берега. Убежденный в этом, он заразил энтузиазмом своего товарища-голландца, который был гораздо моложе Соры, и склонил его к ужасному переходу во льдах, подвергая огромному риску свою собственную жизнь и жизнь Ван-Донгена, но так и не оказав никакой помощи потерпевшим бедствие и сильно усложнив спасательные операции.

Итак, вечером 22 июня Сора и Ван-Донген решили покинуть остров Альпийских Стрелков и идти по паковому льду к острову Брох. Но лед оказался таким разбитым, что собаки не смогли тянуть сани. Тогда решили оставить бульшую часть груза вместе с короткими санями. Эти сани оттащили на самое высокое место на острове и привязали веревками. В них сложили провиант и все остальное, что решили не брать с собой.

Наконец смогли тронуться в путь. Впереди саней шел Сора, прокладывая колею. Ван-Донген управлял собачьей упряжкой, во главе которой бежал его любимец Принц.

Сора, несмотря на совет Ван-Донгена, не снял лыжи, и это едва не стоило ему жизни. Еще в начале пути он ступил на ледяную плиту, которая перевернулась под ним из-за смещения центра тяжести, и Сора упал в воду. Лыжи зацепились за лед и мешали ему двигаться. Положение было очень опасным. Ван-Донген без колебания бросился в воду с ножом в зубах. Ему удалось перерезать ремни, которые привязывали Сору к смерти.

Сани тащили девять собак. Впереди шел Принц. За ним были запряжены попарно Бруно и Поль, Бернард и Виго, Тигр и Ганс, Исаак и Неро. Двадцать шестого июня, через четыре дня после

выхода с острова Альпийских Стрелков, два человека разбили лагерь на льдине, которая казалась достаточно прочной. Когда они снова отправились в путь, то заметили, что Принц и Бруно ведут себя очень беспокойно, кидаются и рвутся из упряжки как бешеные. Ван-Донген и Сора подумали, что животные хотят поскорее оказаться на твердой земле, но это было не так. Полчаса спустя они рухнули на снег и стали отчаянно сучить лапами в воздухе. Люди не знали, что делать. Они стали растирать собак снегом, влили им в пасть по нескольку капель коньяку, как говорил Ван-Донген, а может быть, кофе, как утверждал Сора. Но все оказалось напрасно: животные погибли. Ван-Донген вспоминал, что с бедных животных содрали шкуру, а мясо отдали другим собакам. Сора же доказывал, что такая судьба постигла только Бруно, а Принц был оставлен на том месте, где он умер, как солдат, павший на поле битвы. Никто не тронул его, и снежная пороша мало-помалу одела его в белый ледяной саван.

Место Принца во главе упряжки занял Неро, одна из двух собак, позже оставленных на острове Фойн.

После мучительного, изнуряющего перехода через паковые льды, во время которого пали еще четыре собаки, 29 июня Сора и Ван-Донген добрались до острова Брох. Семь дней потребовалось, чтобы преодолеть 28 километров. Утром 3 июля они снова отправились в путь и на следующий день добрались наконец до желанного острова Фойн. Но в каком положении они были! У них почти ничего не осталось из еды, и четыре выжившие собаки стали похожи на головастиков, которым с большим трудом удавалось держаться на ногах. Здесь умер Тигр.

Но даже в этих ужасных условиях два человека - особенно Сора надеялись, что им удастся до конца выполнить свою миссию. На пути с острова Альпийских Стрелков к острову Фойн они не встретили никаких следов группы Мариано и поэтому думали, что Мариано и его товарищи так и не добрались до земли и находятся во власти дрейфующих льдов, где их могли бы обнаружить только по чистой случайности. "Нам ничего не оставалось, - говорит Сора, как, следуя полученным инструкциям, направить все усилия на достижение палатки Нобиле".

Седьмого июля, оставив на острове трех выживших собак и сани, взяв минимум снаряжения, а из запасов пищи имея только половину собаки, павшей на острове Брох, Сора и Ван-Донген двинулись по паковому льду на восток, надеясь отыскать палатку. Идея совершенно бессмысленная, потому что невозможно было угадать, куда дрейф отнесет ледовый лагерь. Но даже если бы они нашли его, непонятно, какую помощь они могли бы нам оказать. Пройдя несколько миль, Сора и Ван-Донген убедились в

тщетности своих усилий. Они вернулись на остров "с отчаяньем в сердце", как сказал Сора.

Последние четыре дня, проведенные на пустынном острове, были мучительными. Чтобы не умереть с голоду, им пришлось убить одну из собак Бернарда.

Это была тягостная сцена: когда Ван-Донгеи целился из ружья, рука его дрожала, и ему пришлось выстрелить в собаку несколько раз, чтобы убить ее.

Двое людей, силы которых были на исходе, могли надеяться только на чудо, ниспосланное небом. Так и произошло в действительности, о чем мы расскажем ниже.

Двадцать второго июня, в тот день, когда Сора и Ван-Донген готовились пересечь паковый лед, командир "Браганцы" Бальдиццоне высадил Альбертини, Маттеоду, Нойса и Тандберга с его собаками на мысе Северный с заданием произвести "систематический, тщательный и добросовестный поиск" группы Мальмгрена вдоль северного побережья Северо-Восточной Земли, между мысом Северный и мысом Ли-Смит.

Высадив поисковую группу, судно снялось с якоря, чтобы доставить в Кингсбей норвежских летчиков Рисер-Ларсена и Лютцов-Хольма, которые, как мы уже говорили, должны были отправиться на поиски Амундсена. Но льды задержали корабль. Он прибыл в бухту Вирго, где стоял тогда на якоре "Читта ди Милано", только 2 июля. На следующий день "Браганца" была уже в Кингсбее, где и осталась, ожидая, когда подойдет "Читта ди Милано".

3.8. Шведы приземляются на льдине

В то время как итальянские летчики совершали свои полеты, сыгравшие столь важную роль в судьбе людей из красной палатки, шведская экспедиция тоже не сидела без дела. Китобойное судно "Квест", на борту которого находился Торнберг, прибыло в бухту Вирго утром 19 июня, спустя несколько часов после прихода "Тани", которая доставила два гидросамолета "Ганза-Бранденбург" и два "Фоккера", оборудованных лыжами. На следующий день в бухту Вирго из Тромсё прибыл также "Упланд". В тот же день, 20 июня, "Упланд" и две "Ганзы", погрузив на борт продовольствие и снаряжение, предназначенное для потерпевших бедствие, взяли курс к красной палатке, находящейся в 335 километрах по прямой от бухты Вирго. Однако пять часов спустя самолеты вернулись, так и не найдя ее.

Два самолета "Ганза", один из которых пилотировал руководитель экспедиции Торнберг, а другой - Якобсон (наблюдателями были Кристель и Розенвард), 22 июня снова отправились в полет, на этот раз оказавшийся удачным. Они

появились над красной палаткой в 19 часов 30 минут по Гринвичу и сбросили пять пакетов с продовольствием, к каждому из которых был привязан маленький красный парашют. В письме, вложенном в один из пакетов, было написано:

"Если можете найти пригодную для самолетов, оборудованных лыжами, посадочную площадку длиной не менее 250 метров, сложите красные парашюты в форме буквы "Т" с подветренной стороны".

Поле, пригодное для посадки маленьких самолетов, было найдено примерно в 150 метрах от палатки. Но мы не могли сообщить об этом шведской экспедиции, так как радиосвязь с "Читта ди Милано" уже несколько дней была плохой.

Радио явилось спасением для воздухоплавателей, но оно также было источником сильнейших волнений. Всякий раз, когда нам не отвечали, у нас портилось настроение, а если молчание затягивалось, мы приходили в отчаяние. В палатке наступала гнетущая тишина, а затем начинались жалобы, душевные излияния, взаимные обвинения. Нам казалось, что "Читта ди Милано", несмотря на наши настойчивые заявления, не сделал еще все необходимое, чтобы слышать наши призывы, наши ответы, наши рекомендации.

Более всего наши рекомендации. Во мне пробуждалась жажда действий. Я был не согласен с тем, как ведутся спасательные операции. "Читта ди Милано" упустил самое благоприятное время, когда можно было, по моему мнению, предотвратить драму и спасти всех потерпевших бедствие. Я был настолько удручен этим, что буквально за час до прибытия шведских авиаторов готов был сказать моим товарищам, чтобы они не рассчитывали больше на спасателей, а спокойно ждали подходящего момента, дабы самим заняться собственным спасением.

Утром 23 июня мне удалось передать на "Читта ди Милано" сообщение, в котором я подвел итоги сложившейся ситуации. Затем радио снова замолчало, и возобновилось томительное ожидание.

Наступил вечер. Время связи с "Читта ди Милано" - 20 часов 55 минут не принесло никаких новостей. В молчании мы сели ужинать. Вдруг неясный гул заставил нас вскочить.

Вильери и Бьяджи выбежали наружу и стали напряженно прислушиваться: звук усиливался, теперь он слышался уже достаточно ясно, легкий, ласкающий уши шум: летят самолеты.

Это был очень волнующий момент. Шведы прибыли за нами.

Кое-как ползком выбрался из палатки и я вслед за Чечони.

Отчетливый гул моторов раздавался все ближе. Я смотрел в

голубое небо, взглядом ища самолеты, но ледяные глыбы закрывали обзор. Вильери, Бьяджи и Бегоунек, взобравшись на холмик, всматривались в горизонт:

- Летят!

Два самолета приближались к нам. Шум моторов становился все сильнее. Я приказал разжечь костер. Густой черный дым поднялся в небо. Оба самолета сделали вираж. Нас увидели. Я приказал Вильери и Бьяджи разложить посадочные знаки. Тем временем самолеты стали кружить над нами. Один из них, гидросамолет, держался высоко, выписывая в воздухе широкие спирали, а другой стал снижаться, маневрируя вокруг посадочной площадки.

Я не сводил с него глаз. Самолет низко, едва не задевая лед, пролетел над посадочной площадкой и скрылся за ледяными глыбами. Вдруг я увидел, что он стал набирать высоту. Возникли трудности с посадкой? Потом я догадался: летчик хочет проверить посадочную полосу. Он сделал круг, еще один, а потом опять пошел на снижение.

У меня перехватило дыхание. Вот самолет коснулся поля. Посадка совершена. Самолет остановился. Вижу медленно вращающийся винт, слышу затихающий шум мотора. Прошло несколько минут. Бегоунек, который был дежурным, сообщил, что Вильери, Бьяджи и какой-то иностранец идут к нам.

Ожидая, пока они подойдут, я попросил Чечони поторопиться с приготовлениями к отлету. Наконец они показались. Иностранец, одетый в летную форму, производил приятное впечатление: несколько грубоватое, но открытое лицо, светло-голубые глаза. Я слышал, как Вильери сказал ему по-английски:

- Вот генерал.

Иностранец почтительно козырнул и представился:

- Лейтенант Лундборг.

Я ответил, выразив благодарность от имени всех нас. Но слова показались мне недостаточными, и меня поддержали, чтобы я смог приблизиться к Лундборгу и обнять его. После этого мне снова помогли прилечь.

Лундборг начал говорить (разговор велся по-английски):

- Генерал, я прибыл за вами всеми. Посадочная площадка отличная. За ночь я перевезу всех. Вы должны отправиться первым.

- Это невозможно, - ответил я и указал на Чечони. - Возьмите первым его, я так решил.

Лундборг сказал:

- Нет, у меня приказ доставить вас первым, потому что вы сможете помочь в поисках остальных ваших товарищей.

Действительно, двумя-тремя днями раньше командование "Читта ди Милано" запросило у меня инструкции насчет поиска пропавшего дирижабля, но я не смог передать их из-за плохой радиосвязи. Я подумал, что слова Лундборга имеют отношение к этому запросу и что летчики хотят воспользоваться для поисков исключительно благоприятными атмосферными условиями, которые были в те дни. Однако, даже будучи убежден в том, что, находясь на борту "Читта ди Милано", я принес бы больше пользы моим товарищам, я не мог допустить и мысли о возвращении на твердую землю первым. Я продолжал упорно настаивать на своем:

- Прошу вас, возьмите первым Чечони. Таково мое решение.

Лундборг ответил:

- Генерал, не настаивайте. Мы доставим вас на нашу воздушную базу, это недалеко отсюда. И я смогу сразу же вернуться за остальными.

И так как я все еще упорствовал, прося, чтобы взяли Чечони, он резко оборвал меня, сказав:

- Нет, сейчас я не могу его взять. Он слишком тяжел. В этом случае мне пришлось бы оставить здесь моего товарища, а этого я сделать не могу. Позже я вернусь один и тогда заберу его. К тому же потребовалось бы слишком много времени, чтобы дотащить его до самолета, а мы не можем ждать. Пойдемте, прошу вас! Через несколько часов я переправлю всех. Поскорее, пожалуйста! Он указал на самолет с вращающимся пропеллером и повторил:

- Прошу вас, поторопитесь!

Я обратился к товарищам. Вильери и Бегоунек уговаривали меня лететь. Бьяджи сказал:

- Лучше, если вы полетите первым. Мы будем тогда спокойнее.

Чечони добавил:

- Летите вы. В случае чего будет хотя бы кому позаботиться о наших семьях.

Я поплелся в палатку, чтобы спросить мнение Трояни.

- Так лучше. Летите вы, - сказал он.

Тогда я решился.

Мне нелегко далось это решение. Мне труднее было решиться на то, чтобы лететь, нежели, чтобы остаться. Но я убедил себя, что мой прямой долг послушаться Лундборга, утверждавшего, что меня ждут для организации поисков двух других групп, и я не мог взять на себя ответственность отказаться от этого. Я должен был лететь.

Дальнейшие события подтвердили, что это столь тягостное для меня решение оказалось спасительным для моих товарищей.

- Оставьте все, что можно. Нам лучше лететь налегке, -

заметил Лундборг.

Я снял с себя толстый свитер и вязаный шлем, оставшись с непокрытой головой, стянул тяжелые оленьи унты. Что взять с собой? Ничего, кроме фотографии Марии. А два журнала с текстами радиограмм? Да, их тоже надо взять.

Я обнял трех товарищей, стоявших у палатки. Затем Вильери и Бьяджи подхватили меня, один - за руки, другой - за ноги. Нужно было пройти не больше 150 метров, но нести меня к самолету по ледяным торосам оказалось так тяжело, что время от времени они вынуждены были останавливаться и отдыхать. Под конец мне пришел на помощь товарищ Лундборга - его соотечественник, летчик Шиберг. Уже около самолета я дал последние наставления Вильери:

- Когда мы улетим, доставьте сюда Чечони, чтобы он был готов к отправлению. Затем пусть летят Бегоунек и Трояни, потом вы и последним Бьяджи. В эти немногие оставшиеся часы возьмите командование лагерем на себя.

Меня втащили на борт. Титина, как всегда, была со мной. Самолет развернулся на лыжах с помощью Вильери и Бьяджи и стал против ветра. Мотор заработал сильнее, и машина заскользила по снегу. Я сидел позади Шиберга. Чувствую - взлетаем. Чуть погодя выглянул, чтобы осмотреться. Под нами была ужасная льдина, на которую мы упали месяц назад. Я поискал глазами палатку, но сначала не увидел ее. Мне указал на нее Шиберг. Крохотное пятнышко, кусок грязной ткани, с трудом различимый среди белизны льдов.

У меня сжалось сердце, когда я подумал о моих товарищах, оставшихся на небольшой льдине, затерянной среди множества однообразных льдов. Единственным признаком жизни были белые и красные флажки, гирляндой нанизанные на радиоантенну.

Глядя на все это, я углубился в свои мысли. Ночной холод пронизывал до костей. Колючий ветер обдувал мое заросшее и грязное лицо, создавая непередаваемое ощущение омовения. В памяти живо встали картины катастрофы и последние тревожные часы полета. Сколько событий произошло, как много выстрадано за эти тридцать дней! И вот теперь наша великая эпопея подходит к концу. Шесть человек из красной палатки один за другим вот-вот вернутся в цивилизованный мир.

Мы приближались к острову Фойн. Для нас он был маяком в этой страшной ледовой пустыне. Я задержал на нем взгляд: нагромождение покрытых снегом холмов. В одном углу небольшая полоса чистой воды. Шиберг показал мне на карте:

- Вот здесь, на юге острова, на протяжении нескольких миль

мы обнаружили следы людей, а дальше - множество медвежьих следов.

Я подумал о трех товарищах, покинувших нас 30 мая.

Было холодно. Шиберг заботливо уложил меня на полу кабины и укрыл пледом. Я попросил его указать мне на карте место, где мы должны приземлиться, и, взяв на руки Титину, чтобы она не запуталась в проводах управления, стал ждать окончания этого фантастического полета. Прошло чуть более часа, когда я почувствовал, что мотор сбавил обороты. Мы начали снижаться. Толчок - и лыжи заскользили по снегу. Мы приземлились.

Я выглянул наружу: место было пустынное, земля покрыта снегом. Вижу, навстречу нам идут два или три иностранца в летной форме. Они радостно приветствуют меня, помогают выйти, а затем примерно полкилометра несут на руках к берегу моря, где стоят два гидросамолета.

По мере того как мы приближались к берегу, слой снега, покрывавшего землю, становился все тоньше, а потом почти совсем исчез, обнажив гальку. Тут и там между камней валялись желтоватые обломки дерева, прибитые волной.

На берегу нас ждали еще два или три молодых летчика, их лагерь был разбит тут же, под открытым небом. Один из них разогревал еду на маленькой печке. Чуть поодаль на земле лежало несколько меховых спальных мешков. Посередине весело трещал костер.

Меня опустили на землю. Заметив, что мне холодно, обмотали шею шарфом и осторожно, стараясь не задеть раны, уложили в спальный мешок. Все относились ко мне очень заботливо. Меня накормили и напоили. Кто-то предложил сигарету. Я курил впервые за последние семь лет.

С удивлением смотрел я на все, что меня окружало. Мне казалось, что это сон. Высокие, голубоглазые, улыбчивые люди которые сновали вокруг, вызывали у меня в памяти образы каких-то мифологических героев.

Торнберг, который был начальником, сказал:

- Я счастлив, что вы здесь. Это было необходимо. До сих пор мы сталкивались с большими трудностями. С вами дела пойдут лучше. Мы сможем продолжить поиски группы Мариано и начать разыскивать дирижабль. Ваше присутствие это облегчит. "Читта ди Милано" без промедления пойдет в бухту Вирго а через несколько часов здесь будет "Квест". Вместе с капитаном обсудим, что делать дальше.

Я слушал несколько рассеянно. Мои мысли вновь устремились к пятерым товарищам, оставшимся в палатке. Они

ждали возвращения Лундборга.

- Когда вы полетите? - спросил я его.

- Скоро - ответил он - и его опаленное солнцем лицо осветилось улыбкой.

Лундборг вспоминает:

"Я подошел к генералу и сказал, что готов лететь на льдину. Он был немногословен. Все, что он говорил, было лишь слабым отражением овладевших им чувств: об этом говорил озабоченный взгляд, скупые жесты. Его большие глаза смотрели на меня с надеждой и признательностью. Последние произнесенные им слова: "Когда я увижу здесь, рядом со мной, всех моих товарищей, которые ждут сейчас на льдине, и вас, наступит счастливейший момент в моей жизни. Люди, оставшиеся там достойны вашей помощи".

Эта сцена глубоко взволновала нас, шведов. Я ответил: "Скоро вы будете вместе. До встречи, генерал, прощайте"" [110].

Лундборг поднялся. Я смотрел, как он удаляется вместе с другими летчиками. Мысленно я посылал ему наилучшие пожелания.

Оставшиеся со мной Торнберг, Кристелль и другие забрались в свои спальные мешки и, пожелав мне спокойной ночи, уснули.

Маленький огонек костра желтел в ночи. Но сон не приходил. Я чувствовал необычайное возбуждение, и нервозность моя все возрастала. С беспокойством я смотрел на часы, потом переводил взгляд на шведов, удивляясь, как они могут так спокойно спать. В окружающем нас безмолвии слышалось их глубокое дыхание, сопровождаемое плеском волны, ударяющей в гидропланы. Вдруг раздался короткий тревожный вскрик: один спальный мешок, лежащий слишком близко к огню, загорелся. Когда маленький пожар был потушен, снова воцарилась тишина.

Время шло, и тревога моя все росла. И вдруг я вздрогнул - до моих ушей донесся гул мотора. Я разбудил Кристелля, он высунул голову из спального мешка и сел. В небе появился гидросамолет, который сопровождал Лундборга. Кристелль посмотрел на него и спокойно сказал:

- "Фоккер" капотировал, - а затем снова улегся как ни в чем не бывало.

Для меня это было страшным ударом. Я оказался разлучен со своими товарищами. Они так и остались на льдине, и кто знает, сколько им еще придется пробыть там. И Лундборг стал таким же пленником, как и они. Невыразимая тоска сжала мое сердце. Но я тут же взял себя в руки. Нельзя терять времени. Необходимо проанализировать ситуацию и решить, что делать дальше. Надо действовать.

Я обратился к Торнбергу. Теперь он лежал рядом со мной. Его добрый, задумчивый взгляд вызывал у меня глубокую симпатию.

- Что теперь делать? Располагает ли шведская экспедиция другими, оснащенными лыжами самолетами, которые могли бы приземлиться на льдине?

- Нет. Однако имеется финский одномоторный самолет, который можно было бы отремонтировать. Но лучше попросить, чтобы доставили из Италии маленькие туристские самолеты. Подошел бы также английский "Мот". Во всяком случае я уверен, что шведское правительство со своей стороны сделает все, что в его силах.

Я сказал Торнбергу, что мои товарищи нуждаются в некоторых вещах и продуктах, особенно в пеммикане, и он заверил меня, что в тот же вечер им будет отправлено все необходимое.

После этого, не желая терять времени, я попросил доставить меня на борт "Читта ди Милано". Гидросамолет был готов к полету, и мы, Торнберг, Кристелль и я, тотчас же вылетели в бухту Вирго, где стоял на якоре итальянский корабль, который прибыл в тот же день из Кингсбея вместе с тремя большими гидросамолетами: "S-55", "Марина-I" и "Упландом".

3.9. Рассказ Лундборга

Обратный полет "Фоккера" с острова Русского на остров Фойн, рассказывает Лундборг в своей книге, проходил при хорошей погоде и без всяких осложнений. Курс прокладывал "Ганза-Бранденбург", пилотируемый Якобсеном и Розенвардом. Но когда Лундборг пролетал между островами Брох и Фойн, мотор начал работать с перебоями. "У меня замерло сердце. Что делать?"

Был момент, когда он решил, что придется садиться на острове Фойн. Лундборг начал снижаться, но, когда до земли оставалось всего несколько сот метров, мотор снова стал работать ритмично. Лундборг вновь набрал высоту и, чтобы убедиться, что мотор продолжает работать без сбоев, сделал несколько кругов над островом Фойн.

Затем, следуя за "Ганзой", которая шла впереди, "Фоккер" направился к лагерю потерпевших бедствие. До него оставалось не более 18 миль. Через несколько минут самолет был там.

"Уже показались палатка и дым, который поднимался над льдиной. Я решил снизиться, чтобы развернуть самолет против ветра, который изменил свое направление со времени первой посадки. Но как раз в этот момент мотор опять стал давать перебои. У меня вырвалось проклятье!

Любой ценой надо было приземлиться здесь, на этой площадке, где так удачно я совершил посадку в прошлый раз: в этом был единственный шанс на спасение. Снижаясь, пытался сделать все, что было возможно, чтобы мотор снова заработал нормально, но ничего не вышло. Планируя, я приблизился к короткому краю поля. Я был вынужден садиться при боковом ветре. У самой земли видел, как передо мной вырастает огромная ледяная глыба. "Фоккер" коснулся земли и заскользил по снегу. Потом подпрыгнул, преодолевая несколько ледяных торосов, и лыжи зарылись в снег, подтаявший на ярком солнце. Это случилось 24 июня в 4 часа 30 минут...

Я почувствовал, что лыжи, особенно правая, окончательно застряли в снегу, хвост самолета поднялся, а носовая часть начала опускаться...

Прежде чем понять, что произошло, я очутился висящим вниз головой, удерживаемый в кресле привязными ремнями. Я ослабил их и соскользнул вниз. Из носа пошла кровь, но снегом удалось остановить ее. Если не считать этого, я был абсолютно цел и невредим.

Что я почувствовал? Скорее раздражение, чем отчаяние.

Ко мне подбежал Вильери. Он обнял и поцеловал меня в обе щеки, ни единым словом не кляня судьбу. Он рыдал не только потому, что из-за моей неудачи надежды на скорое спасение рухнули, но и из-за жестокого удара, постигшего меня самого. Подошел Бегоунек. Он взял мои руки в свои и спросил, не ранен ли я.

Над нами, все более сужая круги, летела "Ганза", пилотируемая Якобсеном. Я немного отошел от самолета, чтобы меня лучше было видно, и поднял руки над головой, показывая, что я цел и невредим. Розенвард показал знаком: "Мы поняли". И "Ганза" взяла курс на запад. Через несколько минут она исчезла из виду".

3.10. В бухте Вирго

Из всего, что я увидел по прибытии в бухту Вирго, в памяти остался только печальный вид кое-где покрытых снегом сероватых гор, окружающих маленькую бухту, с которой были связаны воспоминания об экспедиции Андре, и еще верхняя палуба "Читта ди Милано", заполненная матросами. Навстречу нам вышел моторный бот. Меня перенесли туда на руках и доставили на борт корабля под приветственные крики экипажа. На душе у меня была смертельная тоска, которую не могла смягчить даже сердечность встречи. Помню лицо одного офицера, в глазах которого стояли слезы, а журналист Апонте во что бы то ни стало хотел поцеловать мне руку.

Меня перенесли в каюту. Я искоса взглянул в зеркало, впервые за тридцать четыре дня: вид был ужасный, неузнаваемый. Жесткая, длинная щетина сероватого цвета закрывала лицо. Я попросил умыться. Я весь зарос отвратительной грязью; только теперь я обратил на это внимание. Я сразу вдруг увидел налет, покрывающий мою кожу, ощутил зловоние, исходящее от моей одежды, всю мерзость, которая накопилась за те тридцать дней, когда мы были похоронены во льдах.

Умывшись, я пригласил к себе в каюту Торнберга, Кристелля и командира корабля. Мы решили телеграфировать в Рим и просить маленькие самолеты на лыжах, а пока что попытаться приделать лыжи к финским "Юнкерсам". На прощание я напомнил Торнбергу о его обещании тотчас же послать к лагерю гидросамолет, чтобы сбросить пеммикан и другие необходимые продукты.

"Читта ди Милано" был переведен из Кингсбея в бухту Вирго, чтобы самолетам, базирующимся на судне, было ближе лететь к красной палатке [111] и вести поиск двух других групп. Один из таких поисковых полетов был совершен первого июля.

Два итальянских гидросамолета и шведский "Упланд" вместе вылетели на розыски третьей группы потерпевших бедствие на "Италии".

Все три гидросамолета достигли окрестностей мыса Ли-Смит; здесь они попали в туман и вынуждены были вернуться. Никаких следов "Италии" обнаружить не удалось, да их и не могло быть там, потому что, если они вообще существовали, их следовало искать, как я указывал, к востоку от красной палатки, которая в тот день находилась на меридиане 28°44' к востоку от Гринвича, в тридцати километрах от мыса Ли-Смит.

3.11. Лундборг на льдине

Двадцать девятого июня, через пять дней после того, как "Фоккер" капотировал на льдине, Лундборг радировал мне на "Читта ди Милано":

"Вчера и сегодня несколько участков поля опять были в плохом состоянии. Под снегом появилась вода, и это ухудшает состояние льда. С одной стороны поля пока еще сохранился твердый лед, но становится тепло, и я не знаю, сколько времени еще можно будет использовать этот участок для посадки самолета. Хочу спросить вас, синьор, можем ли мы отправиться в путь к Большому острову, и если да, то сможет ли кто-нибудь из летчиков сбросить нам продукты, которых хватило бы, пока к нам не пробьется ледокол. Такой у меня вопрос, синьор. Прошу вас, ответьте мне если не сегодня, то не позже, чем завтра. Может быть, вы сможете подсказать нам, как лучше поступить, на что

надеяться".

Это патетическое обращение со стороны иностранца, который оставлял за мной столь серьезное решение, глубоко взволновало меня. Я понимал его беспокойство. Он переживал кризис, который мои товарищи пережили в первые дни после катастрофы. Сама форма его послания выражала тревогу, отчаяние и в то же время желание и необходимость действовать. В ответ я убеждал его отказаться от всякой попытки отправиться в путь пешком и сообщал, что в ближайшее время на льдину приземлится самолет.

Тревогу шведского летчика, желающего как можно скорее выбраться со льдины, подтверждали и остальные. Бегоунек пишет в своей книге [112], что Лундборг сразу же после своей неудачной посадки предложил ему и Вильери уйти всем вместе, за исключением Чечони, оставив его одного с запасом провизии и оружием в ожидании помощи. Конечно, и Бегоунек, и Вильери наотрез отказались. Однако Лундборг вернулся к своему предложению несколько дней спустя, когда дрейф приблизил льдину к Большому острову и мысу Ли-Смит. В этот раз, правда, он предлагал взять с собой и Чечони, которого должны были везти на поставленных на лыжи двух надувных лодках, сброшенных Маддаленой и Пенцо. "Я согласился с этим новым предложением, - говорит Бегоунек, - но Вильери отверг его".

Вечером 2 июля с "Читта ди Милано" пришло сообщение о том, что из Швеции прибыл шведский самолет "Мот" и капитан Торнберг хочет узнать, в каком состоянии посадочная площадка. Сообщалось также, что Торнберг собирается основать новую воздушную базу у мыса Ли-Смит, чтобы перевезти туда "Мот", как только будет закончен монтаж самолета и совершен пробный полет. Но через два дня разразилась сильная буря с обильным снегопадом. Лундборг рассказывает:

"Во время моего четырехчасового дежурства у палатки стояла отвратительная погода. Я дрожал от холода и бегал взад-вперед, похлопывая себя руками, чтобы согреться. Это был один из самых ужасных дней, которые я провел на льдине. Я все время спрашивал себя, чем же это кончится. Избавимся ли мы когда-нибудь от этих невыносимых страданий? Есть ли выход из мрачной перспективы потерять тут здоровье или погибнуть?"

К полудню немного посветлело, и шесть человек на льдине с великим удивлением обнаружили, что находятся к мысу Ли-Смит и Большому острову так близко, как никогда.

Буря бушевала весь день 4 июля. Мыс Ли-Смит и остров Большой становились все ближе. К вечеру можно было отчетливо рассмотреть ледники и берег Северо-Восточной Земли. Близость твердой земли вернула Лундборгу хорошее расположение духа.

Он провел тщательные наблюдения, чтобы определить, в каком направлении движутся льды. С наступлением ночи твердая земля стала еще ближе.

"Во время моего дежурства в ночь на 5 июля, между 22 и 2 часами ночи, я обдумывал, как лучше привести в порядок нашу посадочную площадку, чтобы "Мот" мог приземлиться. Температура была несколько градусов ниже нуля, и я решил заровнять большие ямы, образовавшиеся на поле, кусками льда, которые затем следовало утрамбовать снегом: через час снег бы замерз. Но ям на поле было очень много, и понадобилось бы немало часов, чтобы подготовить приличную посадочную полосу. Я пришел к выводу, что приниматься за эту работу имеет смысл только в том случае, если нам точно скажут, что "Мот" прилетит.

В тот день мы неоднократно принимались обсуждать, не отправиться ли нам к твердой земле при благоприятных метеорологических условиях. Вильери категорически отказался, а профессор Бегоунек, который до сих пор являлся главным защитником моего предложения, был в нерешительности. В конце концов я заявил, что, если завтра не прилетит самолет, отправлюсь в путь один. Вильери пообещал, что мне дадут с собой мою часть продовольствия, а также оружие и снаряжение. Прежде чем отправиться в путь, я хотел послать телеграмму капитану Торнбергу с просьбой оставить на Большом острове запас продовольствия и палатку.

На следующий день, 5 июля, в 5 часов утра мы находились очень близко от мыса Ли-Смит и Большого острова. Я полагал, что расстояние до них не превышало шести английских миль. Ветер все еще был очень сильный, однако Северо-Восточная Земля и Большой остров задерживали дрейф льдов, и поэтому они двигались к берегам очень медленно.

В 11 часов капитан Торнберг сообщил, что пролив Хинлопена в густом тумане и поэтому самолеты не могут вылететь. Эта новость повергла меня в глубокое уныние, тем более что итальянские самолеты также вернулись ни с чем. Наши душевные силы иссякли. Однообразие пищи, пустынность пейзажа, усталость и отчаяние - все это привело к тому, что обсуждение, которое до этого шло в дружеском тоне, теперь переросло в настоящую серьезную ссору. Я высказал мнение, что мы должны сделать хоть что-то для своего спасения. Мы не можем сидеть сложа руки и глядеть, как другие рискуют жизнью, чтобы помочь нам. Бегоунек заявил, что Вильери как руководитель лагеря должен был организовать переход на твердую землю, в не ограничиваться словами: все, кто хочет, могут идти.

Вильери в свою очередь расценил заявление Бегоунека как

нарушение всяких правил военной дисциплины. А Бегоунек ответил, что здесь не место обсуждать военные правила и параграфы, потому что шесть человек, заброшенные так далеко на север, отчаянно борются за жизнь.

То, что я написал в своем дневнике в связи с этой тягостной ситуацией, очень точно характеризует настроение, царившее среди нас: "Все мы, особенно Бегоунек и Вильери, обменивались колючими словами. Бьяджи, которого била лихорадка, лежал в палатке и, словно утопающий, хватающийся за соломинку, все повторял Трояни по-английски мои слова о состоянии посадочной площадки: "Very good, very bad, very good, very bad..." как бы подчеркивая, что я и сам точно не знаю, можно ли совершить там посадку или нет. Ссоры и разногласия - это самое ужасное, что могло произойти между нами.

Диспут продолжался в том же духе, но мне показалось, что я положил ему конец, отправившись спать в палатку [113]. Однако, засыпая, понял, что спор стал еще более ожесточенным, чем раньше".

3.12. Поиски группы Мариано

Двадцать второго июня, в тот самый день, когда Сора и Ван-Донген отправились в пеший поход, капитано ди корветто Бальдиццоне выгрузил с "Браганцы", ставшей на якорь у мыса Северный, сани и десять собак, которыми управлял погонщик Тандберг. На берег сошли также проводник Нойс, Альбертини и Маттеода. Поклажа, которую погрузили на сани, весила 350 килограммов. По инструкции, которую Бальдиццони дал Альбертини, в задачу группы входил "систематический и тщательный поиск группы Мариано вдоль северного побережья Северо-Восточной Земли до мыса Ли-Смит".

Поход начался в ночь с 23 на 24 июня. Четыре дня спустя, 28 июня, в 3 часа, группа прибыла на остров Альпийских Стрелков, где были обнаружены следы лагеря Соры: сани, несколько небольших ящиков с продуктами и жестянка с керосином. Кроме того, в непромокаемой перчатке нашли записку, в которой Сора сообщал, что Варминга пришлось оставить на мысе Платен и что он вместе с Ван-Донгеном отправился на остров Фойн, взяв запас продовольствия примерно на восемь дней.

Четыре человека решили разбить лагерь на острове, чтобы проверить, позволит ли состояние льда отправиться на санях к мысу Ли-Смит.

Пока Тандберг и Маттеода ставили палатку и разжигали костер, Нойс и Альбертини дошли до мыса Бергстрёмодден, чтобы обследовать состояние льда к северу от острова. Их глазам открылась впечатляющая картина. На севере лед был раздроблен

на отдельные льдины, пересеченные множеством каналов. На востоке он тоже был совершенно разрушен.

На следующий день утром Тандберг и Нойс сообщили Альбертини, что двигаться по льду на восток на собачьих упряжках невозможно. Но Альбертини и Маттеода хотели выполнить полученное задание. В тот же день они отправились в инспекционный поход, который продолжался десять часов. Обойдя стороной мыс Бергстрёмодден, они обнаружили на востоке большую бухту, которая теперь зовется бухтой Альбертини, где лед был ровный и твердый. Южнее мыса видна была большая низина, покрытая свежим снегом, по которому, вероятно, и можно было добраться на санях до бухты.

На следующий день, 30 июня, погода улучшилась, и Торнберг с Нойсом решили попытаться пройти маршрутом, который накануне "высмотрели" альпийские стрелки. В 14 часов 30 мину люди покинули лагерь. На собачьих упряжках они двинулись по льду фьорда, расположенного южнее острова Альпийских Стрелков. Этот фьорд теперь носит имя Мальмгрена. Переход оказался тяжелым: снег был мягкий и собаки проваливались в нем. После двух часов пути достигли восточного берега фьорда, где начиналась долина, которая вела к бухте Альбертини. Здесь разбили лагерь, надеясь, что за ночь снег затвердеет.

Первого июля, оставив все, без чего можно было обойтись, и взяв продовольствия всего на четыре дня, люди выехали на собачьих упряжках и по твердой земле добрались до бухты Альбертини. Затем, объехав ее, достигли базы на маленьком полуострове, за которым виднелось несколько скал у острова Эсмарк, отделенных друг от друга водой, свободной от льда. Убедившись в невозможности двигаться дальше на санях, люди разбили лагерь на другой стороне острова Эсмарк, откуда потом и отправились в обратный путь.

Альбертини и Маттеода обещали достичь окрестностей мыса Ли-Смит и хотели сдержать слово. Они покинули лагерь 12 июля в 11 часов и двинулись на восток. Когда до мыса Ли-Смит оставалось несколько километров, оба поднялись на скалу. На востоке виднелся большой ледник, сползающий в море. На севере, по направлению к острову Фойн, не было видно никаких следов людей, тридцать три дня назад покинувших красную палатку.

Вечером 2 июля, в 19 часов 30 минут, в то время как Альбертини и Маттеода возвращались из своей экскурсии на восток острова Эсмарк, Нойс и Тандберг, остававшиеся в лагере, увидели в небе два шведских самолета, которые летели на восток. Немного погодя самолеты повернули назад. Оказавшись над

лагерем, летчики снизились и стали делать круги, приветствуя людей на земле. Затем самолеты опустились на свободной воде в двух километрах от лагеря. Тандберг и Нойс бросились им навстречу и встретились с одним из пилотов - лейтенантом Якобсоном. Они обменялись новостями. Немного позже Альбертини и Маттеода также пришли приветствовать шведских летчиков.

В 20 часов 50 минут оба гидросамолета поднялись в воздух и взяли курс на свою базу. Три часа спустя отправились в обратный путь к проливу Беверли и четыре человека на собачьих упряжках. Сначала ехали быстро: снег был твердым и собаки бежали легко. На восточном берегу фьорда Мальмгрена, там, где раньше был разбит лагерь, взяли оставленные вещи и отправились к острову Альпийских Стрелков. Нигде не было никаких признаков жизни. Дул ост-норд-ост, который освободил море от льда почти до острова Фойн.

Тем временем температура воздуха поднялась, и снег начал таять. Пройдя западный рукав фьорда Дуве, путники пересекли Землю Принца Оскара до восточного берега фьорда Рийп. "Туман опустился низко, - рассказывает Тандберг в своем отчете, - и было трудно двигаться в неглубоком снегу среди весело журчавших ручейков. В местности, пересеченной оврагами и скалами, по воде и снегу мы прокладывали путь, и интересно было наблюдать, как охотник Нойс угадывал, куда идти далее".

Третьего июля в 8 часов 30 минут Тандберг и его товарищи вышли к маленькому озеру у восточного побережья фьорда Рийп и разбили здесь лагерь.

На следующий день, 4 июля, они снова тронулись в путь, намереваясь дойти до мыса Платен, где находился человек, оставленный Сорой. Однако на мысе Вреде были обнаружены одежда и другие вещи, без сомнения принадлежавшие Вармингу. Это указывало на то, что он покинул мыс Платен. Непонятно было только, зачем он пришел сюда. На мысе Вреде группа задержалась до глубокой ночи. Пятого июля в 1 час 10 минут снова двинулись в путь, теперь уже к острову Скорсби, куда прибыли через четыре с половиной часа.

"Этот последний отрезок пути, - пишет Тандберг, - был очень трудным для собак. На снегу образовалась ледяная корка, и бедные животные, разрушая ее, получали раны. Их лапы кровоточили". Собаки были очень утомлены и к тому же давно не ели свежего мяса. К счастью, недалеко от острова Скорсби удалось убить большого тюленя, и был устроен настоящий пир. На острове нашли записку Варминга, датированную 3 июля, в которой датчанин сообщал, что отправился к заливу Беверли.

Тандберг продолжает в своем отчете:

"Шестого июля в 0 часов 45 минут мы покинули остров Скорсби. Сани шли с невероятным трудом. Прошлой ночью шел снег и дул сильный юго-западный ветер. Была сильная оттепель, и казалось, что наконец наступило лето. Почти все время мы шли по колено в воде. В 5 часов утра мы увидели самолет, который летел высоко в направлении на запад. В 8 часов 15 минут разбили лагерь. Мы находились в часе-полутора езды от главного продовольственного склада на юге небольшой бухты в заливе Беверли, но снег совсем сошел, и двигаться на санях дальше было невозможно. Мы решили бросить их и идти пешком, взвалив груз на плечи. Вскоре после полуночи мы пришли на склад".

Уже в конце пути люди вдруг заметили, что нет одной из собак. Тандберг не был особенно озабочен этим.

- Рано или поздно придет, - сказал он.

Но эта собака была любимицей Альбертини, и он отправился искать ее. Только три дня спустя он нашел собаку в том месте, где оставили сани; она пряталась около них. Чтобы привести животное в лагерь, Альбертини пришлось взять его на поводок и оттащить от саней, потому что собака никак не хотела оставить упряжку.

На базе в Беверли четверо путников встретились с двумя альпийскими стрелками, которые были оставлены там для охраны, и с Вармингом, прибывшим туда днем раньше. Он рассказал, что по дороге на мыс Платен у него началось воспаление глаз; Сора и Ван-Донген оставили ему продуктов всего на восемь дней и отправились дальше. Но около его палатки появился медведь, и Варминг убил его, так что пищи оказалось более чем достаточно.

Так закончилась экспедиция на собачьих упряжках, организованная для поисков группы Мариано. В ее состав входили Тандберг, который управлял собаками, два альпийских стрелка - Альбертини и Маттеода и норвежский охотник Нойс, хорошо знавший Шпицберген.

Поход продолжался четырнадцать дней, с 23 июня по 6 июля. Было преодолено 389 километров на санях и 45 километров - на лыжах. Это была вторая экспедиция на собачьих упряжках в тех местах. Первую совершил Адольф Эрик Норденшельд в мае 1873 года, но тогда состояние льда и снега было гораздо лучше, чем теперь, в конце июня - начале июля. С чувством законной гордости Тандберг заканчивает отчет об экспедиции словами: "Мы оказались первыми, кто побывал у этих берегов в такое время года".

А вот что писал Альбертини: "Наши поиски группы

Мальмгрена были безрезультатными, потому что никто из потерпевших бедствие на дирижабле "Италия" не достиг этих берегов. В противном случае мы бы обязательно обнаружили их следы - так тщательно и скрупулезно велись поиски".

В своем отчете Тандберг с любовью упоминает и о своих собаках: "Это были не гренландские собаки, но они ни в чем не уступали им. В начале пути они везли груз весом 350 килограммов, который затем уменьшился до 200. Собаки были неутомимы. Все они живыми и невредимыми вернулись домой".

3.13. Спасение Лундборга

Несколько часов спустя после того, как Лундборг покинул споривших и пошел спать в палатку (он спал днем, а бодрствовал ночью), его разбудил Бьяджи, трясший летчика изо всех сил:

- Самолет прилетел!

Это было 5 июля в 4 часа дня.

Лундборг стремглав выскочил из палатки. По гулу мотора он узнал шведский самолет. Он разжег костер. Через минуту "Ганза-255" на полной скорости очень низко пролетела над посадочной площадкой. Лундборг узнал Якобсона и Розенварда которые приветственно махали ему рукой. "Ганза" сбросила три пакета с сигаретами и виски, а потом в поисках исчезнувшего дирижабля улетела в сторону Большого острова, где и на этот раз ничего не обнаружила.

Не прошло и часа, как появился "Упланд". Он четырежды пролетел над красной палаткой, каждый раз сбрасывая по пакету. "Упланд" пилотировал сержант Нильсон с лейтенантом Карлсоном в качестве наблюдателя. На борту самолета находился также капитан "Квеста" Шелдруп. Перед тем как появиться над красной палаткой, "Упланд" облетел Северо-Восточную Землю в поисках следов амундсеновского "Латама-47".

Ночью опять прилетели два самолета: "Ганза-257" с Якобсоном и маленький "Мот" с Шибергом. Покружив с четверть часа над посадочной площадкой, "Мот" приземлился, чтобы взять на борт Лундборга.

Вильери пишет:

"В час ночи 6 июля появился "Мот" в сопровождении "Ганзы". Он летел очень высоко и казался крошечным. Мы глядели на самолеты с бьющимися сердцами и вновь ожившей надеждой.

"Мот" быстро снизился и благополучно приземлился, ориентируясь по ранее установленным знакам, не там, где капотировал "Фоккер", а на другой стороне поля.

Я подошел к самолету, чтобы приветствовать Шиберга. Я спросил его, каков план спасения остальных после того, как будет эвакуирован Лундборг. Шиберг ответил уклончиво. Он не обещал,

что вернется, но добавил, что к нам, наверное, прилетят два других "Мота", которые должны прибыть из Англии".

Было ясно, что Шибергу не хотелось вновь идти на риск, связанный с посадкой на льдине.

Через несколько минут полета "Мот" приземлился на юге острова Эсмарка (80°10' с. ш., 26° в. д.), расположенного у берегов Северо-Восточной Земли, в 15 километрах от мыса Ли-Смит. Пока маленький самолет совершал посадку на огромном твердом ледяном поле, "Ганза - Бранденбург" с Торнбергом и Кристеллем на борту находился в воздухе, ожидая, как было условлено, что Шиберг тут же снова вылетит, чтобы взять остальных. Но Шиберг отказался следовать приказу, заявив, что устал. А Лундборг, находившийся в хорошей физической форме, не предложил лететь вместо него, хотя, прощаясь со своими товарищами по палатке, уверял их, что вернется за ними на "Моте". Более того, он занял место Кристелля на борту "Ганзы", которая доставила его на шведскую базу, находившуюся в нескольких километрах юго-восточнее острова Русский, в бухте Мэрчисона.

Лундборг рассказывает:

"Когда самолет набрал хорошую высоту и уверенно взял курс на запад, я ощутил сильное нервное возбуждение. Как часто мы говорим: "Плачет от радости". Но у меня лились слезы, конечно, не только от радости, я проплакал в течение всех двух часов полета".

Прибыв в бухту Вирго и обосновавшись на борту "Турку", Торнберг и Лундборг 6 июля во второй половине дня пришли навестить меня. Я настойчиво просил их снова совершить посадку у красной палатки, чтобы спасти пять человек, оставшихся там. И Торнберг пообещал:

- Хорошо. Мы полетим опять.

И это обещание, конечно, было бы выполнено, если бы 12 июля, в тот самый день, когда из Швеции прибыл еще один маленький самолет "Клемм-Даймлер", пилотируемый Экманом, который должен был совершить посадку на льдине, русские уже не спасли пятерых моих товарищей.

3.14. Третий рейс "Браганцы"

"Браганца", высадив, как мы уже говорили, на мысе Северный поисковую группу в составе Альбертини, Маттеоды, Нойса и Тандберга, 23 июня снялась с якоря и направилась в Кингсбей, чтобы доставить туда норвежских летчиков Рисер-Ларсена и Лютцов-Хольма, которые собирались отправиться на поиски Амундсена. Но судно застряло во льдах и смогло пробиться в бухту Вирго, где стоял на якоре "Читта ди Милано", только 2 июля. На следующий день "Браганца" была уже в Кингсбее, где

она осталась ждать "Читта ди Милано", который пришел 7 июля. На другой день, 8 июля, "Браганца" отправилась в свой третий рейс; на борту судна находились Бальдиццоне, Джованини и радисты.

Снарядить эту экспедицию было решено в те дни, когда среди офицеров "Читта ди Милано" воцарилось неверие в успех экспедиции "Красина" [114]. Их пессимизм был усилен отказом Шиберга вернуться на льдину, чтобы спасти оставшихся там пятерых итальянцев.

Программа "Браганцы" была достаточно обширной. Прежде всего предполагалось основать авиационную базу на северном берегу Северо-Восточной Земли, максимально приближенную к тому месту, где находилась палатка, чего я настойчиво добивался со времени моего прибытия в бухту Вирго. Однако на борту "Браганцы" не было ни одного итальянского пилота, который мог бы заменить двух норвежских летчиков, покинувших судно.

После организации авиационной базы решено было осуществить идею капитана "Квеста" - послать к палатке суда.

Вот конкретные задания, полученные "Браганцей":

1. Прибыть в бухту Мэрчисона, где располагалась шведская авиационная база, и высадить группу альпийских стрелков, прибывших на судно в Кингсбее.

2. Получить согласие командира шведской базы взять на время финский гидросамолет.

3. Погрузить его, если возможно, на судно и доставить как можно ближе к красной палатке.

4. Добиться у Торнберга передачи во временное пользование маленького самолета "Мот", чтобы итальянские летчики попытались на нем спасти людей из красной палатки.

5. Войти в залив Беверли и, взяв курс на восток, к красной палатке, подобрать Сору, направившегося к острову Фойн.

6. Проверить, возможно ли отправить к палатке экспедицию на судах.

"Браганца" прибыла на шведскую базу ранним утром 10 июля, но гидросамолет "Турку" оказался слишком большим для транспортировки на борту китобойца. Торнберг же отказался дать "Мот", поскольку это был единственный самолет на лыжах, которым располагала шведская экспедиция. Однако ситуация могла бы измениться через два дня, когда из бухты Аввенто прибыл другой самолет, оснащенный лыжами, - "Клемм-Даймлер".

Одиннадцатого июля, продолжая свой путь, "Браганца" вошла в залив Беверли, где взяла на борт людей, ожидавших прибытия судна, собак и все снаряжение. Затем корабль взял курс на

ВОСТОК.

4. ЭКСПЕДИЦИЯ НА ЛЕДОКОЛЕ "КРАСИН"

Советские ледоколы выходят на поиски. "Красин" на севере Шпицбергена. "Красин" испытывает трудности. Чухновский обнаруживает группу Мариано. Спасение Соры и Ван-Донгена. "Красин" у красной палатки. Романья мешает поискам дирижабля. "Браганца" идет на помощь Чухновскому. Шведская экспедиция покидает Шпицберген

4.1. Советские ледоколы выходят на поиски

Утром 25 мая, когда внезапно прекратилась радиосвязь с "Италией", было известно, что дирижабль довольно долго боролся со снежными бурями, ветрами и туманом. Вечером 26 мая посол Италии в Осло граф Сенни обратился в Министерство обороны Норвегии с просьбой оказать помощь потерпевшим бедствие на дирижабле "Италия".

После ухода посла министр обороны приказал созвать совещание с участием компетентных лиц, которое состоялось в тот же вечер. Были приглашены Руал Амундсен, капитан Отто Свердруп, майор Изахсен и капитан Рисер-Ларсен. На этом совещании Руал Амундсен заявил, что наибольший опыт в спасательных авиационных экспедициях имеет Рисер-Ларсен. По просьбе министра Рисер-Ларсен высказал свое мнение: нужно, чтобы два самолета "Дорнье-Валь" немедленно вылетели в Норвегию и при помощи ледокольных пароходов попытались спасти экипаж "Италии".

Наиболее подходящим из всех был большой советский ледокол "Красин" [115], который ранее уже совершил крупную спасательную экспедицию под руководством Отто Свердрупа. Такое же мнение было высказано директором Института Арктики в Ленинграде профессором Рудольфом Самойловичем [116], предложившим использовать для спасения потерпевших бедствие ледокол. Он сообщил об этом итальянскому генеральному консулу, который обещал телеграфировать о его предложении в Рим. В тот же день в Москве Осоавиахимом был создан Комитет по спасению экспедиции Нобиле под председательством И.С. Уншлихта [117]. Пятого июня комитет принял решение организовать спасательную экспедицию на ледокольном пароходе "Малыгин" [118], на борту которого имелся самолет для разведывательных полетов. Поиски потерпевших бедствие решили вести в районе Земли Франца-Иосифа, где, как вначале предполагали, произошла катастрофа. Экспедицию возглавил геофизик профессор Визе.

Седьмого июня экспедиция была уже готова отправиться в

путь, но нашлось множество скептиков, подвергших сомнению выбор района поисков. Положение осложнилось на следующий день, когда "Читта ди Милано" удалось связаться по радио с аэронавтами и установить их точное местонахождение. Девятого июня командование "Читта ди Милано", знавшее об уже готовом к выходу "Малыгине", по телефону связалось с графом Сенни в Осло и с Морским министерством в Риме, прося чтобы советский корабль был послан на Шпицберген. После подписания необходимых межправительственных соглашений в отношении расходов по экспедиции Уншлихт от имени московского комитета телеграфировал Самойловичу о том, что поддерживает просьбу итальянцев об отправке на Шпицберген крепкого корабля, способного пробиться во льдах к тому месту, где находилась красная палатка (80°30' с. ш. и 28°4' в. д.). Уншлихт спрашивал, годится ли "Малыгин" для этой цели, и если нет, то просил послать более мощный ледокол - "Ленин" или "Красин".

Получив телеграмму, Самойлович немедленно созвал возглавляемый им местный Комитет по спасению экспедиции Нобиле, в состав которого входили В.Ю. Визе, А.Г. Воробьев и гидрограф А.М. Лавров. После совещания он сообщил в Москву, что самый подходящий ледокол - это "Красин", который может отправиться из Ленинграда к месту катастрофы.

В тот же день московский комитет сообщил о своем решении послать две спасательные экспедиции. Одна на "Малыгине" под руководством профессора Визе обследует восточные берега Северо-Восточной Земли, а другая на "Красине", возглавляемая профессором Самойловичем, отправится к западным берегам Шпицбергена.

В распоряжение каждой экспедиции предоставлялись трехмоторные "Юнкерсы", оборудованные лыжами. Командиром самолета, находящегося на борту "Малыгина", был назначен летчик М.С. Бабушкин [119], командиром самолета, базирующегося на борту "Красина", - летчик Б.Г. Чухновский [120].

Сообщение о том, что русские готовят две экспедиции, мы, обитатели красной палатки, услышали по радио 11 июня, и эта весть воодушевила нас.

Конечно, идея вернуться в один прекрасный день домой с комфортом на борту большого ледокола, который придет за нами, была очень соблазнительной. Разумеется, мы больше, чем кто-либо, понимали, какие трудности встретит корабль, пробивающий путь в окружавших нас льдах. Но это лишь усиливало наше восхищение русскими. У нас даже появилось желание шутить.

Как-то мы прикрепили к радиоантенне рядом с трехцветным вымпелом альпийских стрелков лоскут красной материи в наивной надежде, что так летчики скорее обнаружат палатку.

- Когда русские придут, пусть они увидят свой флаг, - стали говорить мы.

Как и было условлено, "Малыгин" вышел из Архангельска 12 июня и взял курс на Шпицберген. Он должен был войти в Баренцево море и продвинуться как можно дальше на север вдоль 30-го меридиана к востоку от Гринвича, используя затем самолет для поисков потерпевших бедствие.

Экипаж "Красина" насчитывал 116 человек во главе с капитаном Карлом Эгги. Трехмоторный "Юнкерс" обслуживали пятеро: пилот Борис Чухновский, второй пилот Георгий Страубе, летчик-наблюдатель Анатолий Алексеев и механики Александр Шелагин и Владимир Федоров.

Как уже говорилось, руководителем экспедиции на "Красине" был назначен профессор Самойлович.

Всего на борту "Красина" находилось 136 человек.

Самолет, оснащенный лыжами, с экипажем на борту и 420 килограммами груза - запасами продовольствия и снаряжения - мог взять бензина на десять часов полета.

"Красин" вышел из Ленинграда 16 июня в 7 часов 13 минут. Через пять дней он прибыл в Берген, где сделал остановку, чтобы погрузить уголь. Это были дни, когда вся Норвегия с тревогой стремилась узнать хоть что-нибудь о судьбе Амундсена, и Самойлович посетил президента Аэроклуба, которым был тогда господин Мейстерлин, близкий друг Амундсена. Он провожал Амундсена, когда тот покидал Берген вечером 17 июня. Но знаменитый исследователь даже ему не сказал, сделает ли он остановку на Шпицбергене или отправится прямо к красной палатке.

"Красин" вышел из Бергена в ночь с 23 на 24 июня.

Ледокол медленно отплывал от пристани, оставляя позади суда, которые пришли его приветствовать. С них доносились возгласы:

- Спасите Амундсена! Верните нам Амундсена!..

Миновав западные фьорды Норвегии, "Красин" через два дня достиг мыса Анденес, самой северной точки острова Андой, после чего вышел в открытое море и взял курс на север, двигаясь со скоростью 11 узлов.

Ранним утром 27 июня справа по ходу показался остров Медвежий. Здесь была получена радиограмма от министра обороны Норвегии, который через Хуля спрашивал Самойловича, не сможет ли "Красин" отклониться от курса, чтобы поискать

останки амундсеновского "Латама"? Ответ был отрицательным. Для Самойловича было очевидным: "Латам" утонул в тот самый момент, когда прекратились радиосигналы. Я также был убежден в том, что во всяком случае на плаву гидросамолет не мог бы продержаться десять дней, которые уже прошли после его исчезновения, не замеченный ни одним судном. Кроме того, ледоколу следовало спешить, чтобы успеть спасти потерпевших бедствие аэронавтов "Италии".

Поэтому "Красин" проследовал своим курсом вдоль западных берегов Шпицбергена.

4.2. "Красин" на севере Шпицбергена

В тот день по радио сообщили об экспедиции "Малыгина". Продвигаясь на север, 20 июня он оказался блокированным льдами в точке с координатами 76°48' с. ш. и 27°10' в. д., неподалеку от острова Надежды.

Остров Фойн, около которого находилась красная палатка, был расположен на расстоянии 400 километров от этого места, и "Юнкерсу-13", чтобы долететь до нее, требовалась временная база. Ее решено было основать на Земле Короля Карла, в 200 километрах от красной палатки.

После первого пробного полета "Юнкерс" в ночь с 24 на 25 июня поднялся в воздух. Самолет пилотировал летчик М.С. Бабушкин, на борту находились также механик и кинооператор. Машина приземлилась у мыса Альтмана, на самом западном острове архипелага. Устроив здесь бензохранилище, Бабушкин и его товарищи 25 июня вернулись на базу. Через три дня Бабушкин снова вылетел вместе с механиком и радистом, он хотел попытаться достичь острова Фойн и найти то место, где находятся потерпевшие бедствие. Но прошло пять дней, он не вернулся, и о нем не было никаких вестей.

Двадцать четвертого июня, в тот день, когда я ступил на борт "Читта ди Милано", я отправил телеграмму послу Италии в Осло с просьбой сообщить, прибыл ли ледокол в Берген, и если да, то когда он собирается отправиться дальше. Но "Красин", как я уже говорил, покинул Берген в ночь с 23 на 24 июня.

Узнав об этом, я тут же отправил радиограмму Самойловичу, с которым был знаком лично. Я просил его сообщить о программе экспедиции, и в частности о том, как скоро он рассчитывает добраться до красной палатки.

Тридцатого июня пришел ответ от Самойловича.

"Невозможно указать точно, не зная условий льда, - радировал он. Прошу сообщить, насколько там тяжел лед. Прошел Фореланд. Скорость ледокола - 12 узлов".

Я передал необходимую информацию: в районе красной

палатки средняя толщина льда составляет два метра.

Я пришел к выводу, что мне нужно быть на борту "Красина". Самойлович тут же согласился с этим и радировал, чтобы я ждал ледокол у устья бухты Вирго, потому что "Красин" не может войти в нее. Но капитан "Читта ди Милано" под предлогом заботы о состоянии моего здоровья не разрешил, чтобы гидросамолет или моторная лодка доставили меня на место, указанное "Красиным".

Впрочем, если вдуматься, у меня не было причин особенно расстраиваться из-за этого отказа, потому что, несмотря на мои раны и температуру, уложившую меня в постель на несколько дней, события показали, что мое присутствие на борту "Читта ди Милано" оказалось более полезным, чем оно могло бы быть на борту "Красина".

Быстрое продвижение вперед "Красина" сначала вдоль западных, а потом вдоль северных берегов Шпицбергена пробудило на борту "Читта ди Милано" большие надежды. Излишний оптимизм морских офицеров был порожден тем, что они, не учитывая состояния льда, полагали, что даже у берегов Северо-Восточной Земли ледокол сможет идти с такой же скоростью, как и раньше, и предсказывали, что от силы через два дня ледокол "Красин" будет у цели.

В результате 30 июня в 14 часов Романья без моего ведома радировал обитателям красной палатки: "Сообщаю, что "Красин" находится у мыса Северный. Ожидаем, что он будет у вас через один-два дня".

Когда Романья сказал мне об этом послании, я заметил, что его прогноз, конечно, весьма рискован, потому что льды севернее Северо-Восточной Земли очень толстые, как было отмечено во время рекогносцировочного полета 24 июня, и ледоколу, даже такому мощному, как "Красин", нелегко пробиться среди них. Пробудить же в товарищах надежду на столь быстрое спасение было очень опасно, потому что вероятное разочарование заставит их пасть духом. Чтобы исправить эту ошибку, я радировал обитателям палатки, что "Красин" придет к ним через семь-восемь дней, и я ненамного ошибся.

Продвигаясь на восток, "Красин" попытался с юга обогнуть группу Семь островов. Первого июля примерно на широте мыса Северный и мыса Платен "Красин" встретился с "Браганцей", и Самойлович обменялся приветствиями и информацией с Рисер-Ларсеном, заметив при этом: "Приятно знать, что недалеко от нас есть люди, преследующие ту же цель, что и мы".

Проходя между островами Вальден и Парри, Самойлович подумал, что в этих местах может находиться группа Мальмгрена, и распорядился, чтобы время от времени подавали сигнал

корабельной сиреной. Вой сирены, резкий и скорбный, разносился по пустынным берегам, опоясанным льдами. Он должен был известить людей, находящихся в опасности, что помощь близка и делается все возможное, чтобы спасти их.

Но почти на середине пути между мысом Северным и мысом Платен ледокол был зажат льдами, и ему пришлось вернуться назад.

С трудом продвигаясь вперед, решили попробовать пройти севернее Семи островов. Вечером 3 июля корабль сотряс сильный удар. Машины стали; оказалось, что льдами сломана одна из четырех лопастей левого винта.

Самойлович телеграфировал Уншлихту, что ледовая обстановка (толстый лед) не позволяет ледоколу двигаться вперед. Корабль застрял на 80°50' с. ш. и 22°12' в. д. В хорошую погоду ясно были видны острова Карла XII, правее длинной серой лентой вырисовывался контур острова Брох, за ним архипелаг Семь островов, мыс Платен, мыс Ловен и мыс Брун.

4.3. "Красин" испытывает трудности

Четвертого июля Самойлович сообщил новости о "Малыгине". В то утро Бабушкин и его товарищи вернулись живые и невредимые, преодолев множество трудностей, возникших из-за сильного тумана. Особенно сложно было найти "Малыгина", который, дрейфуя вместе со льдами, оказался на другом месте.

Тем временем осложнилось положение самого "Красина". Шестого июля обнаружилась неисправность в рулевом управлении, возникли и другие неполадки. На "Красине" попытались устранить аварии, одновременно запросив Москву, не будет ли лучше, если ледокол зайдет в бухту Рождества, чтобы произвести ремонт и пополнить запасы угля. Самойлович сказал журналисту Джудиччи:

- У нас осталось 1700 тонн угля. Из них тысяча тонн необходима, чтобы добраться до бухты Рождества, которая является единственным местом на Шпицбергене, где можно запастись углем. Для движения вперед остается, таким образом, только 700 тонн. Это очень мало, если учесть, что в открытом море "Красин" расходует 120-140 тонн ежедневно. Так что, если ледовая обстановка не изменится, мы вынуждены будем зайти в бухту Рождества, где сможем также отремонтировать винт и рулевое управление.

Эти известия вызвали на борту "Читта ди Милано" глубокое уныние, которое усилилось решением шведской экспедиции пока не рисковать и не делать новых попыток приземлиться на льдине. В этой атмосфере всеобщей подавленности в мою каюту зашел Романья и сказал:

- Весьма вероятно, что Морское министерство прикажет Вильери отправиться к островам, покинув Чечони.

- Вы не сделаете этого, - сказал я, - вас осудит весь цивилизованный мир.

К счастью, к этому ужасному решению больше не возвращались. Но сам факт, что Романья думал об этом, говорит о его скептическом отношении к возможности оказать помощь пострадавшим. Всякий раз, когда я говорил Романье о "Красине", он восклицал:

- Да что он может сделать! Скоро у него кончится уголь, и он вынужден будет вернуться назад, чтобы запастись углем и произвести ремонт.

Но я не терял надежды. Вечером того же дня я радировал Самойловичу:

"Прошу Вас сообщить, движетесь ли вы вперед или нет".

И на следующее утро еще:

"Буду благодарен, если сообщите, какова ваша программа и надеетесь ли вы достичь палатки".

В тот же день, в 17 часов 15 минут, пришла радиограмма от Самойловича, в которой он сообщал, что в настоящее время трехмоторный самолет находится на льду. Более того, этим же вечером Чухновский попытается отыскать на берегу базу, с которой он совершит второй полет, чтобы исследовать ледовую обстановку вокруг корабля и найти наиболее легкий путь для его продвижения вперед. В программу Чухновского входит также полет с целью поисков группы Вильери. В ожидании результатов ледовой разведки "Красин" попытался продвигаться самостоятельно. В заключение Самойлович просил сообщить ему программу действий других экспедиций.

Телеграмму принес мне в каюту капитан Романья.

- Давайте сейчас же подготовим ответ, - сказал я ему.

Он сел за стол и начал писать: "Мы приспособили китобойное судно "Браганца" для движения во льдах. На борту его имеется гидросамолет. Судно идет к берегам Северо-Восточной Земли, чтобы попытаться спасти потерпевших бедствие. Шведские летчики..."

Я прервал его:

- Нет, так нельзя. Русские могут подумать, что у шведов или у "Браганцы" большие шансы на успех и поэтому не столь уж необходимо им самим идти на риск и продолжать такое опасное плавание. Надо написать по-другому. И я продиктовал ответ: "Все наши надежды связаны с "Красиным". Поэтому просим вас сделать все возможное, чтобы скорее добраться до палатки".

Из Москвы на "Красин" пришли инструкции, которые

запрашивал Самойлович. В них говорилось: не отступать, найти на ледяном панцире ровную площадку, пригодную для благополучного взлета и посадки самолета. Чухновский может попытаться вывезти на самолете группу Вильери. Необходимо продолжать спасательные работы с прежней активностью, пока на борту "Красина" есть хотя бы тысяча тонн угля на обратный путь.

4.4. Чухновский обнаруживает группу Мариано

Самолет спустили на лед и стали готовить его к полету. Десятого июля около четырех часов дня поднявшийся было туман рассеялся, и Чухновский вылетел вместе со Страубе, захватив с собой пакеты с едой и одеждой, чтобы сбросить их над палаткой, и письмо, переведенное на итальянский язык Джудиччи:

"Борт "Красина", 9 июля 1928 года. От имени русского Комитета по спасению экспедиции Нобиле и от экипажа ледокола "Красин" летчик Чухновский счастлив передать вам, аэронавтам "Италии", самый сердечный привет. Чухновский, пилотирующий трехмоторный "Юнкерс", оборудованный лыжами, попытается приземлиться неподалеку от лагеря, когда погодные условия это позволят. Поэтому прошу членов группы Вильери с помощью прилагаемых здесь знаков указать наиболее удобное место для посадки, учитывая размеры площадки и толщину льда".

Около 18 часов "Юнкерс" сообщил:

"Лагеря пока не нашли". И немного позже: "Возвращаемся обратно". После этого больше никаких сообщений не было. В 18 часов 45 минут радист уловил слово "Мальмгрен", переданное с "Юнкерса", а несколько минут спустя - слово "Карла" [121]. Прошли часы напряженного ожидания, пока наконец была получена радиограмма:

"Не можем подойти к "Красину" из-за тумана. Видели группу Мальмгрена. Ищем посадку в районе Семи островов".

И наконец, 11 июля, в час десять минут ночи, пришла новая весть от Чухновского:

"Мальмгрен обнаружен на широте 80 градусов 42 минуты, долготе 25 градусов 45 минут. На небольшом высоком остроконечном торосе между весьма разреженным льдом двое стояли с флагами, третий лежал навзничь. Сделали над ними пять кругов. Совершенно чистая вода ограничена 80-м градусом 40-ми минутами, 30-м меридианом - берегом Северо-Восточной Земли и линией острова Реп на восток-северо-восток по указанной широте. Поэтому группу Вильери обнаружить не могли. Виден был только Вреде. Выбора посадки не было. Сели на торосистое поле в миле от берега... мыса Вреде или мыса Платена. Туман мешает точно определиться. В конце пробега снесло шасси. Сломано два винта. Самолет годен под морское

шасси. Все здоровы. Запасы продовольствия на две недели. Считаю необходимым "Красину" срочно идти спасать Мальмгрена".

В ту ночь никто не спал на борту "Красина". Чтобы отправиться в путь, надо было разобрать арматуру, построенную для выгрузки "Юнкерса".

Самойлович пишет:

"Все работали с величайшим рвением, никому не хотелось хотя бы на один момент задержать выход корабля".

Одиннадцатого июля, в пятницу, в 10 часов 50 минут утра, "Красин" поднял якорь и, несмотря на происшедшие аварии и недостаток топлива, на всех парах двинулся вперед, борясь со льдами и с трудом прокладывая дорогу к месту, указанному Чухновским.

Двенадцатого июля, в 5 часов 20 минут утра, "Красин" уже находился около места, указанного Чухновским. Весь экипаж, за исключением тех, кто нес вахту в машинном отделении, высыпал на палубу, люди напряженно вглядывались вдаль. Самойлович пообещал премию в сто рублей тому, кто первым заметив потерпевших бедствие, но в этом, конечно, не было нужды. "Красин", сигналя сиреной через определенные промежутки времени, продвигался вперед, прокладывая себе путь среди огромных ледяных глыб, которые разбивались на куски, разлетаясь в разные стороны.

- Позади остается след, похожий на широкую черную ленту, - отмечал Самойлович.

Вдруг вахтенный штурман Брейнкопф крикнул:

- Человек, человек! Я вижу его! - И он указал на серую точку на горизонте.

Точка эта становилась все более отчетливой по мере приближения "Красина", и наконец сомнения отпали: вдали виднелась фигура человека, размахивающего руками.

"Это был, - пишет Джудиччи, - высокий человек с почти черным лицом, обожженным солнцем, с всклокоченной бородой и длинными спутанными волосами; вид его был воплощением крайнего бедствия". Джудиччи увидел, что человек приветственно машет рукой. Теперь сомнений не было: он итальянец. Другой, лежавший на снегу, делал тщетные усилия, чтобы приподняться и сесть. Третьего человека, которого якобы видел Чухновский, нигде не было. Возможно, что лохмотья, из которых были сложены на льду слова "Help, food. Mariano, Zappi" [122], он принял за лежащего на льду человека.

Так ранним утром 12 июля чудом были спасены Мариано и Цаппи. Они находились на 80°30' с. ш. и 26°7' в. д.

Самойлович сообщил Нобиле:

"Команданте Цаппи и команданте Мариано на борту "Красина". Мальмгрен умер месяц назад. Идем к группе Вильери. Просьба сообщить их место".

4.5. Спасение Соры и Ван-Донгена

Двенадцатого июля, в 8 часов утра, ледокол продолжил плавание. Около 11 часов на подходе к острову Фойн вахтенный офицер обнаружил двух человек [123], подававших руками знаки: это были Сора и Ван-Донген.

Самойлович и Орас решили пока не делать остановку, чтобы взять их на борт. Эти двое стояли на твердой земле, в то время как люди из красной палатки были на дрейфующей льдине. Поэтому Сору и Ван-Донгена решили забрать на обратном пути. А пока на шведскую базу в бухте Мэрчисона сообщили о том, что на острове Фойн видели двух человек. Но "Красину" не пришлось их спасать. Вечером 12 июля погода на шведской базе была превосходная, и Торнберг направил в полет два самолета "Ганза", один из которых пилотировал он сам, и самолет "Турку", пилотируемый финским летчиком Лиром.

Шведские летчики, знавшие о том, что с "Красина" видели Сору и Ван-Донгена на берегу острова Фойн, несколько раз облетели остров, пока наконец не обнаружили в северо-восточной его части двух человек. Самолеты приводнились в узком заливчике, свободном ото льда. Ван-Донген, который знал шведский язык, поднялся на борт одного из самолетов "Ганза", а из финского "Турку" вышел летчик-наблюдатель Сарко, говоривший по-итальянски, и направился навстречу Соре, чтобы сообщить ему о судьбе потерпевших бедствие на "Италии": Мариано и Цаппи спасены, люди из красной палатки тоже.

- А те, что остались на дирижабле?

- О них ничего не известно, - ответил Сарко.

Тогда Сора сказал:

- Дайте мне пару альпийских стрелков и продовольствие Я останусь здесь и буду искать их.

Благородный порыв. Но как он определяет характер этого человека! За достойное дело он всегда готов рисковать и собственной жизнью, и жизнью своих людей; но их безграничная вера в него делала его слишком самонадеянным.

Он не принимал в расчет, что три человека, даже прекрасно подготовленные для горных переходов, не добьются успеха, если они шагают, пробираясь среди нагромождения дрейфующих паковых льдов. В таких условиях даже при благоприятной погоде для поисков потребовались бы по крайней мере один ледокол и два или три самолета.

Печально сознавать, что не удалось спасти Неро и Исаака, двух самых выносливых собак. Не было времени сходить за ними. Они так и остались около саней, к которым были привязаны, чтобы не убежали; их ожидала жестокая участь - стать пищей для своих хозяев, не приди вовремя спасатели...

4.6. "Красин" у красной палатки

Двенадцатого июля, как только на борту "Читта ди Милано" стало известно, что "Красин" приближается к красной палатке, я, обеспокоенный состоянием радиосвязи, вызвал к себе старшего радиста и объяснил ему, что необходимо поддерживать постоянную связь и с палаткой, и с "Красиным". Ведь "Читта ди Милано" должен выступать в качестве посредника, передавая полученную информацию от одного к другому.

Старший радист ответил, что это невозможно, так как ему приказано передать в Рим несколько длинных радиограмм. Чтобы решить этот вопрос, я пригласил к себе в каюту Романью, и он согласился, что в данный момент для радиослужбы нет ничего более важного и срочного, чем наладить нужную связь.

В самом деле, ведь "Красин" мог пройти мимо того места, где находилась палатка, не заметив ее, и было бы непростительно тотчас же не сообщить об этом Самойловичу, особенно если ледокол двигался в тумане. Поэтому мы решили выходить на связь с палаткой каждый час, и я известил об этом моих товарищей, находящихся там.

Дальнейшие события полностью подтвердили правильность принятых мною мер. В 16 часов 55 минут палатка радировала: "Видим "Красина" а десяти километрах юго-западнее от нас".

Произошло то, что я и предвидел: ледокол прошел мимо красной палатки, не заметив ее.

Мы сообщили об этом на "Красин", и ледокол скорректировал свой курс. В 20 часов советские моряки с радостью и ликованием увидели большой столб дыма, поднимавшийся над обширной ледяной площадкой, где приземлился Лундборг и где теперь находилась красная палатка.

Через полчаса "Красин" остановился в ста метрах от нее. Несколько человек спустились на льдину. Это было поле почти прямоугольной формы длиной 350 и шириной 120 метров, покрытое рыхлым, подтаявшим снегом. Он был исхожен во всех направлениях; тут и там виднелись разноцветные флажки сигналы для летчиков. В нескольких шагах от палатки находилась большая резиновая лодка, а подальше, метрах в сорока, торчал скелет капотировавшего шведского самолета с задранными вверх хвостом и лыжами. Из его деревянных крыльев в палатке сделали настил, чтобы удобнее было спать.

В 20 часов 45 минут Вильери, Бегоунек, Трояни, Чечони и Бьяджи поднялись на борт ледокола. Бьяджи поднялся последним - он передавал радиограмму, составленную Вильери, в которой среди прочего содержался "привет дорогому генерала Нобиле".

Едва ступив на борт "Красина", Вильери снова телеграфировал мне: "Шлю преданный и почтительный поклон". А Трояни выразил свои чувства так: "Приношу Вам благодарность, шлю горячий привет и заверяю в моей безграничной преданности".

Так выразили свое отношение ко мне люди из красной палатки в момент своего спасения. Они знали, что, покинув льдину и находясь на борту шведского "Фоккера", я не думал о собственном благополучии, а стремился выполнить свой долг по отношению к ним и к двум другим группам, затерянным во льдах.

Трояни по возвращении на родину в порыве благодарности за все, что я сделал для их спасения, находясь на борту "Читта ди Милано", заявил, что, "если бы генерал не улетел первым на самолете Лундборга, он и его товарищи все еще оставались бы в палатке". Еще более определенное мнение о моей эвакуации со льдины высказал он тридцать шесть лет спустя в своей книге воспоминаний, где пишет, повторяя снова и снова: "Это явная ложь - говорить или подозревать, что он первым покинул льдину для того, чтобы спасти собственную шкуру".

Это суждение особенно важно и знаменательно потому, что одно время распространились порочащие меня слухи, и в нашей дружбе появились трещины, не имеющие никакого отношения к экспедиции на дирижабле "Италия".

[Map_4.gif]

4.7. Романья мешает поискам дирижабля

Теперь, когда "Красин" находился у красной палатки, настал подходящий момент, чтобы обследовать окружающий лед в поисках следов дирижабля, исчезнувшего в тумане утром 25 мая. Ведь мы не могли сказать ничего, кроме того, что видели, как воздушный корабль, подхваченный ветром, исчез в тумане.

Прежде я был убежден, что когда ледокол подойдет к красной палатке, то самолетам будет совсем нетрудно найти останки дирижабля. При этом риск для летчиков минимальный; ведь случись что-нибудь, им тут же придут на помощь.

Много дней я с нетерпением ждал этого момента, и вот 12 июля, вскоре после полуночи, я составил радиограмму, которую тут же отправил Самойловичу:

"Не знаю, как выразить вам свои чувства в этот день, когда сердце мое переполнено радостью, вызванной вашим благородным, великодушным поступком. Могу ли я просить вас

теперь, если это возможно в ваших условиях, попытаться обнаружить и дирижабль, который должен был упасть в десяти пятнадцати милях к востоку от палатки? Наверное, я прошу слишком многого, но я надеюсь, что вы простите меня. Для поиска дирижабля сейчас наилучшие условия. Если отложить его, потом окажется трудно найти то место, где находилась палатка, когда там уже никого не будет. Поиск следует вести в секторе 80-140 градусов по компасу, считая центром палатку и удаляясь от нее, как я уже говорил, на десять - пятнадцать миль".

Когда я вручил текст радиограммы старшему радисту, он предупредил меня, что сможет отправить ее лишь через несколько часов, потому что на очереди другие срочные послания. Я сказал, что сейчас не может быть ничего более срочного, чем эта радиограмма, так как она должна быть у Самойловича прежде, чем "Красин" покинет то место, где находилась палатка.

Радиограмма была передана. На следующий день, в 14 часов, пришел ответ от Самойловича:

"Сердечно благодарю Вас за любезную телеграмму. Я сделал только то, что должно было быть сделано. Что касается поисков группы, оставшейся на дирижабле, то я полагаю, что без самолетов поиски будут бесполезны. "Красин" не имеет достаточно угля на три недели, которые необходимы для поисков без самолетов. В таком случае мы должны будем пойти в Адвентбей [124] для погрузки и уже после этого вернуться для поисков".

Несколько часов спустя, точнее, в 17 часов 25 минут, Самойлович, все более убеждаясь в том, что поиски следует вести теперь же, снова радировал мне:

"Прошу Вас сообщить, намерены ли Вы начать поиск людей, оставшихся на дирижабле, при помощи гидросамолетов. В таком случае буду ждать на месте, у палатки".

Я попросил командира "Читта ди Милано" выделить для поисков два итальянских гидросамолета: "S-55" и "Марина-II". На это Романья ответил следующим образом (его объяснение приведено в рапорте комиссии по расследованию обстоятельств катастрофы дирижабля "Италия"):

"Двенадцатого июля были проведены все подготовительные и ремонтные работы, чтобы на следующий день самолеты могли вылететь в рекогносцировочный полет на поиски оболочки дирижабля, используя присутствие "Красина" у палатки. Но из Рима пришел приказ о немедленном возвращении всех потерпевших бедствие на родину и запрещении использовать большие самолеты".

Не говорится, от кого именно исходил приказ, но несомненно, что еще до получения его из Рима Романья по собственной инициативе сделал так, чтобы мой план поисков потерпел крах. Он спросил у Цаппи, должны ли, по его мнению, эти поиски состояться немедленно или нет? Неизвестно, почему он обратился именно к Цаппи, а не к Вильери, Трояни или Бегоунеку. Но факт, что, когда Самойлович поинтересовался мнением Цаппи о поисках дирижабля, тот с горячностью и нервозностью ответил: все дальнейшие поиски - пустая трата времени, поскольку шестеро итальянцев, оставшихся на дирижабле, без сомнения, погибли. То же самое Цаппи сказал и Романье.

Это безапелляционное утверждение Цаппи основывалось только на таком факте, как тонкий столб густого дыма, который, по мнению Бьяджи и Бегоунека, через полчаса после падения дирижабля был виден над льдом. Я писал по этому поводу в книге, посвященной экспедиции:

"Дым, который видели несколько человек полчаса спустя после падения, был ли он действительно сигналом, как подумали они в первый момент? Или же, что более вероятно, это загорелся дирижабль, упавший на землю? И если это случилось, то что стало с нашими товарищами? На эти вопросы никто не может дать ответ".

Менее других может судить об этом Цаппи, который после падения долго лежал распростертый на льду слева от меня, получив сильный удар в грудь. Но теперь, желая поскорее вернуться домой, он был совершенно уверен, будто видел своими глазами, как загорелся дирижабль и погибли люди.

Не знаю, действительно ли дирижабль загорелся, ударившись о землю. Не могу также утверждать, что дым, который видели мои товарищи и который, как утверждает Бьяджи, быстро исчез, был в действительности, потому что миражи нередки в полярных районах.

Но даже если допустить, что, во второй раз ударившись о лед, дирижабль загорелся, из этого еще не следует, что в огне погибли все шесть человек. Достаточно вспомнить о дирижабле "Рома", который в 1922 году загорелся от удара об электрические провода высокого напряжения. Из сорока пяти человек, находившихся на его борту, спаслись одиннадцать. Вспомним и о трагедии "Гинденбурга", загоревшегося 6 мая 1937 года в Лэйкхарсте, в Северной Америке. Из 97 пассажиров 62 вышли живыми из огромного костра [125].

Согласившись с мнением Цаппи, из Рима приказали летчикам Маддалене и Пенцо прекратить полеты, а Романья в свою очередь

радировал на "Красин", чтобы потерпевшие бедствие поскорее были доставлены в Кингсбей, где находился "Читта ди Милано". Так была упущена наиболее благоприятная возможность узнать что-либо о судьбе наших шести товарищей, исчезнувших на дирижабле, и спасти тех, кто мог остаться в живых.

Оправдать такую грубую меру тем, что "Красину" было предложено прекратить поиски якобы из-за необходимости срочно прооперировать ногу Мариано, конечно, нельзя, так как операция была несложной и ее могли сделать на борту "Красина" в присутствии итальянского врача, приглашенного с "Браганцы". Тем более нельзя считать оправданием приказ из Рима, запрещавший вылеты двум итальянским гидросамолетам на том основании, что вместо них могли бы вылететь шведские самолеты.

И действительно, шведы были уже готовы и ждали только приказа на вылет. Но его все не было, да и не могло быть, потому что, как я уже говорил, Романья просил "Красина" поскорее вернуться в Кингсбей.

4.8. "Браганца" идет на помощь Чухновскому

В то время как разворачивались эти события, "Браганца" 8 июля вышла из Кингсбея с Бальдиццони и Джованини на борту в свой третий рейс вдоль северных берегов Шпицбергена. Корабль был послан Романьей с честолюбивыми намерениями, но без соответствующей подготовки в те дни, когда он уже не рассчитывал на помощь "Красина" из-за аварий и нехватки топлива на ледоколе.

Одиннадцатого июля "Браганца" вошла в залив Беверли, чтобы взять на борт поисковую группу в составе Альбертини, Маттеоды, Нойса, Тандберга и двух альпийских стрелков, охранявших склад продовольствия. Двенадцатого июля корабль снова лег на курс, и тут радио сообщило, что Мариано и Цаппи находятся на борту "Красина" и вот-вот будут спасены люди из красной палатки. Теперь "Браганце" уже не было смысла продолжать плавание на восток.

Но 13 июля, когда судно сделало остановку в 22 километрах севернее острова Скорсби и в 25 километрах северо-восточное мыса Вреде, Бальдиццони получил от Романьи приказ отправить патруль, состоящий из Альбертини, Маттеоды, Нойса и Гуальди с маленькими санями, которые можно было тащить вручную, на мыс Вреде, где приземлился Чухновский со своим "Юнкерсом", сломавшим при посадке шасси.

Доставив русским лыжи и прочее снаряжение, необходимое для ледового перехода, патруль вместе с ними должен был прибыть на "Браганцу", которая будет ждать их в 25 километрах

от мыса Вреде. Чтобы преодолеть это расстояние, потребовалось шестнадцать часов утомительного перехода. Но "Юнкерс", как оказалось, приземлился немного южнее мыса Вреде - во фьорде Рийп, у западного берега Земли Оскара II, где его и обнаружил на следующий день Нойс в то время, как другие разбивали лагерь.

Очень сердечной была встреча с русскими; извещенные по радио, они, оказывается, ждали прибытия "Красина". Несколько часов спустя ледокол показался на горизонте. Огромные толстые льдины преградили ему путь, и он остановился в миле от лагеря русских. С корабля сошли два человека, чтобы помочь доставить трехмоторный "Юнкерс" на борт "Красина".

Шестнадцатого июля в 4 часа утра Самойлович стоял на капитанском мостике "Красина", с беспокойством ожидая появления пяти человек с "Юнкерса" и двоих, которые отправились на помощь им. Каково же было его удивление, когда он увидел, что к кораблю приближаются вместо семи одиннадцать человек. Загадка быстро разрешилась, как только первая четверка подошла поближе.

Самойлович пишет:

"Первым подошел к кораблю незнакомый нам плотный высокий человек с рыжеватыми волосами и светло-голубыми глазами. Это был, как потом оказалось, норвежец Ялмар Нойс; за ним шли наши летчики и трое смуглых, бравых итальянцев - инженеры Альбертини и Маттеода и сержант-майор альпийского корпуса Гуальди. Все они были крепкие, ловкие молодцы и произвели на нас очень благоприятное впечатление".

Курьезная деталь: Чухновский и его товарищи, находясь среди огромного количества соленого льда, жаловались на отсутствие соли. Заказ на соль они отправили на "Красин", просили об этом и Торнберга, но никто не позаботился выполнить их просьбу. Итальянцы, которые доставили русским много полезных вещей, также не подумали о соли.

4.9. Шведская экспедиция покидает Шпицберген

Узнав о счастливом завершении экспедиции "Красина" и о спасении Соры и Ван-Донгена, а также о том, что по приказу "Читта ди Милано" прекращены поиски последней группы потерпевших бедствие на "Италии" и "Красин" собирается возвращаться в Норвегию, в бухте Мэрчисона стала сворачиваться шведская экспедиция. Тринадцатого июля в 15 часов 30 минут в Кингсбей вылетели "Упланд" и "Турку". На борту финского самолета был Сора.

Вслед за ними утром 15 июля вылетели самолеты "Ганза-Бранденбург", пилотируемые Якобсоном и Свенсоном, и "Мот". Пилот "Мота" Экманн три дня назад один прилетел напрямик

через горы из бухты Рождества в бухту Мэрчисона. Маленький самолет "Клемм-Даймлер" на лыжах, который прибыл на Шпицберген через неделю после "Мота", был демонтирован и погружен на борт "Квеста". Вечером 15 июля оба "Ганза-Бранденбурга" приводнились в Кингсбее, где их уже ждал "Мот", так как Экманн и на этот раз предпочел отправиться напрямик через горы, в то время как оба гидросамолета следовали вдоль берега.

В тот же день "Квест" с Лундборгом и другими шведами на борту снялся с якоря и покинул бухту Мэрчисона. Из-за плохой погоды, которая задержала их в пути, судно прибыло в Кингсбей только вечером 17 июля, когда там уже находилась "Таня".

Пока "Квест" стоял на якоре в Кингсбее, "Красин", покинувший мыс Вреде, догнал "Браганцу", на которую пересели люди из патруля Альбертини. В сопровождении китобойца ледокол продолжал свой путь и ранним утром 19 июля бросил якорь в Кингсбее, недалеко от "Читта ди Милано". Тут же моторный бот с Романьей на борту направился к "Красину", чтобы принять семь человек, спасенных советскими моряками. Сначала были доставлены Цаппи, Вильери, Бегоунек, Трояни, Бьяджи и Чечони, а потом на носилках перенесли Мариано.

На следующий день утром - это было 20 июля - врачи "Читта ди Милано", которым ассистировал хирург с "Красина", оперировали Мариано, ампутировав ему правую ногу, отмороженную во время перехода по льду.

Джудиччи рассказывает, что он находился в каюте своего приятеля Томазелли, когда послышался беспорядочный шум: какие-то голоса и шаги, а затем голос Мариано, который спокойно сказал: "Ну вот, теперь Мариано без ноги".

Тем же утром снялось с якоря судно "Таня", взяв курс к берегам Швеции. На ее борту находились самолеты "Клемм-Даймлер", доставленный в Кингсбей на "Квесте", и "Фоккер-31" Лундборга, подобранный на льду "Красиным". Два "Ганза-Бранденбурга" и "Упланд", как и итальянские гидросамолеты "S-55" и "Марина-II", были погружены на борт угольщика и отправлены в Норвегию. Оттуда они должны были лететь на родину.

В те дни Кингсбей сделался центром по розыскам Амундсена. За несколько дней до прихода "Красина" туда прибыли два крейсера - французский "Страсбург" и норвежский "Торденскхольд". Теперь оставалось подойти только "Хобби", на борту которого находились Рисер-Ларсен и Лютцов-Хольм со своими самолетами.

Двадцать четвертого июля в 11 часов вечера "Квест"

пришвартовался в Тромсё, доставив туда шведских летчиков. Равaццони, который, как мы уже говорили, прибыл в Тромсё для поисков Амундсена на самолете "Марина-I", нанес им визит и, узнав, что они собираются в Нарвик, чтобы сесть там на поезд и отправиться на родину, захотел лететь вместе с ними.

Во время этого короткого 250-километрового полета на борту самолета находились все летчики, включая Лундборга. И вот интересная деталь, которая дает обильную пищу для размышлений о ценности, которую могут иметь порой свидетельства очевидцев. Шведские летчики, по крайней мере Лундборг, думали, что с ними был тогда не Равaццони, а Пенцо. В своей книге, рассказывая об этом полете, Лундборг пишет:

"Кто из нас во время этого приятного путешествия с майором Пенцо мог бы подумать, что, возвращаясь на родину после продолжительной и трудной работы, именно тут он найдет свой конец. При непредвиденной посадке в Германии самолет ударился о линию электропроводов высокого напряжения, и Пенцо погиб".

Две явные ошибки в пяти строках! Впрочем, в книге Лундборга о его полярных приключениях очень много неточностей.

"Читта ди Милано" покинул Кингсбей 22 июля в 11 часов. Через три дня он прибыл в Нарвик, где все потерпевшие бедствие прямо с трапа корабля пересели на поезд, который доставил их на родину. В том же поезде ехали члены шведской экспедиции. На борту "Читта ди Милано" прибыл в Нарвик и Пенцо с двумя гидросамолетами "Макки-18", ранее доставленными из Италии для поисков последней группы потерпевших бедствие. На том же корабле возвращался и Маддалена. Из Нарвика он отправился в Берген, а оттуда на своем "S-55" 25 августа вылетел в Италию.

5. ЗАПОЗДАЛЫЕ ПОИСКИ ИСЧЕЗНУВШИХ НА "ИТАЛИИ"

Последний рейс "Браганцы". Вторая экспедиция "Красина". Гибель Пенцо. Экспедиция Альбертини. Мучительный вопрос. Монумент в Тромсё

5.1. Последний рейс "Браганцы"

После того как Романья передал "Красину" указание покинуть то место, где находилась красная палатка, совесть его уже не могла быть спокойной. Семьи Понтремоли и других пяти итальянцев, исчезнувших на дирижабле утром 25 мая, оказались очень разочарованы, когда был упущен наиболее благоприятный момент, чтобы узнать о судьбе, постигшей их близких. Поэтому и отправили в новый рейс "Браганцу", хотя это, как и следовало ожидать, не дало никаких результатов.

Восьмого августа, сразу после возвращения "Читта ди Милано" из Нарвика в Кингсбей, два "Макки-18", прибывших из Италии, были погружены на борт "Браганцы", которая готовилась выйти на север с заданием обследовать район, ограниченный координатами: 28° и 31° в. д. и 80°40' с. ш., а также группу Семи островов, северные берега Северо-Восточной Земли и Большого острова.

В этой четвертой, и последней, поисковой экспедиции "Браганцы" кроме ее командира Бальдиццони участвовали Джованини, Пенцо, Крозио, Делла Гата, Альбертини, Сора и Пелизьер, а также радист Норрито из морского флота и пятеро матросов.

Перед выходом судна Альбертини сказал:

- Мы мало верим в удачу, опоздание на месяц отнимает у нас почти всякую надежду на успех поисков.

И верно, надежды не было никакой. С повышением температуры льдина, на которой находилась красная палатка, раскололась на куски, и никто не мог сказать, где теперь искать то место, на которое упал дирижабль.

Но так или иначе, для выполнения программы экспедиции надо было получить от норвежской метеослужбы сводку о направлении и силе ветров в районе мыса Ли-Смит, а также между ним и островом Белым после ухода "Красина". Основываясь на этих данных, можно было бы предполагать, куда в середине августа переместились льды, на которые, возможно, упал дирижабль. Однако, насколько мне известно, такими сведениями никто не поинтересовался. Об этом говорит хотя бы тот факт, что

решили обследовать и район Семи островов, где, конечно, ничего не могло быть обнаружено.

"Браганца" вышла из Кингсбея 16 августа и, плывя по морю, совершенно свободному от льда, на следующий день в 6 часов вечера прибыла в залив Беверли, где стала на якорь. Здесь на пустынном берегу, очистившемся от снега, в скале еще в июне был устроен склад продовольствия. Однако он оказался полностью разграблен; даже сделанная по-английски надпись, сообщавшая, что продукты предназначены для потерпевших бедствие на дирижабле "Италия", была уничтожена.

На двух гидросамолетах "Макки-18" предполагалось совершить несколько рекогносцировочных полетов вокруг Семи островов, но этому помешал туман, и вечером 18 августа "Браганца" покинула залив Беверли, обогнула остров Мартина и бросила якорь у его берега. Здесь Альбертини сошел с корабля, чтобы обследовать остров, а Сора и Пелизьер тем временем осмотрели остров Фиппса. Никаких следов жизни на этих землях, которые теперь, очистившись от льда, выглядели еще более печальными и пустынными, не было.

Девятнадцатого августа туман рассеялся, и Пенцо с Крозио могли наконец совершить непродолжительный полет, однако он оказался безрезультатным.

Продолжать плавание "Браганце" пришлось в тумане, пошел снег, началась метель. На корабельных снастях стал нарастать лед; формируясь в большие куски, он с грохотом падал на крылья обоих самолетов и продырявил их. Пришлось заделывать дыры деревянными пробками.

Двадцать первого августа миновали мыс Ли-Смит, за ним показался Большой остров, снова покрывшийся ледяным панцирем, который на берегу имел остроконечную форму. Здесь "Браганца" бросила якорь и стояла пять долгих дней, пережидая непогоду и ветер ураганной силы, угрожавший сорвать судно со швартовых. Вокруг корабля появился лед.

Наконец 26 августа погода улучшилась. С корабля сошли Джованини и Альбертини, Сора и Пенцо. Разделившись на пары, они пешком обошли весь остров. На его северном берегу обнаружили множество скелетов моржей. На следующий день, оставив на острове склад продуктов, "Браганца" снялась с якоря, взяв курс на восток, но скопление льдов вынудило судно повернуть на юго-юго-запад.

Густой туман, ветер и дрейф сбили корабль с курса, но в конце концов удалось определить, что он находится в тридцати километрах южнее мыса Мон. Капитан Свенсен решил направиться на запад, к проливу Хинлопен, вход в который,

однако, преграждал ледяной барьер. Преодолев препятствие, судно снова вышло на чистую воду. "Браганца" быстро миновала пролив и обогнула всю Северо-Восточную Землю.

Тридцать первого августа она вернулась в залив Беверли, где оставила запас продовольствия для шести человек на десять месяцев - трогательный жест, говорящий о том, что в сердцах итальянцев еще не угасла надежда на то, что их товарищи живы.

Наконец, завершив обследование последнего, самого северного района, вплоть до 81°55' с. ш., судно получило приказ от "Читта ди Милано" возвращаться в Кингсбей.

"Браганца" прибыла туда вечером 3 сентября.

5.2. Вторая экспедиция "Красина"

В сентябре была предпринята последняя попытка обнаружить следы шести человек, исчезнувших на дирижабле "Италия".

Самойлович еще 19 июля, когда "Красин" прибыл в Кингсбей, сообщил о своем твердом намерении продолжить поиски Амундсена и группы Алессандрини.

Оставив Чухновского, Страубе, Алексеева и Шелагина в лагере в Ню-Олесунне, чтобы те привели в порядок свой "Юнкерс", "Красин" ранним утром 25 июля снялся с якоря и направился в Ставангер, чтобы произвести там ремонт [126]. Но при выходе из залива Белл ледокол неожиданно изменил курс и пошел к бухте Ричерч, чтобы оказать срочную помощь кораблю "Монте-Сервантес" [127], принадлежащему компании "Гамбург-Зюд-Америка линия". Это судно, на борту которого находились 1800 человек, при столкновении с айсбергом получило огромную пробоину величиной пятьдесят квадратных метров. Заделав пробоину и проводив "Монте-Сервантес" до Хаммерфеста, "Красин" прибыл в Ставангер только 10 августа. Через две недели, произведя необходимый ремонт, ледокол снялся с якоря.

Вечером 1 сентября, когда "Красин" находился недалеко от острова Медвежий, по радио сообщили, что днем раньше был обнаружен один из поплавков "Латама". Эта находка не оставляла никаких сомнений в судьбе Амундсена и его товарищей.

Второго сентября "Красин" прибыл в Кингсбей, где Чухновский и другие члены экипажа "Юнкерса" ожидали его, разбив лагерь. Здесь Самойлович получил радиограмму от норвежского адмирала с крейсера "Торденскхольд", руководившего операциями по спасению Амундсена, в которой сообщалось о прекращении поисков. Теперь "Красину" не оставалось ничего другого, как заняться розысками последней группы потерпевших бедствие на "Италии".

Чтобы наметить план действий, на борту "Красина" в тот же день состоялось совещание, в котором кроме Самойловича, Ораса

и Чухновского участвовали Эгги и гидрограф экспедиции Березкин. Было решено подойти к группе Семи островов, чтобы найти там площадку, пригодную для посадки "Юнкерса"; оттуда самолет совершит серию рекогносцировочных полетов. Вечером 3 сентября "Красин" вышел из Кингсбея. Двадцать четыре часа спустя он бросил якорь у залива Беверли и стал ждать появления "Юнкерса", который должен был вылететь из Кингсбея, когда позволит погода.

Вечером 7 сентября Самойлович получил с "Читта ди Милано" известие, что рыбак и охотник Доггерен, который возвращался в Тромсё после трех месяцев охоты на тюленей на севере Шпицбергена, сообщил, что 2 августа к северо-востоку от Семи островов он видел пустой бак, а неделей позже, 9 августа, на 81°9' с. ш. и 24°22' в. д. заметил много белых медведей, которые собрались вокруг чего-то возвышающегося надо льдом, однако охотнику, наблюдавшему это издалека, не удалось толком разглядеть, что именно там находилось, и нельзя было подойти поближе, так как путь преграждали льды. Эти новости Самойлович воспринял без каких-либо комментариев, но, вероятно, он учитывал их в своей программе поисков.

Девятого сентября в 13 часов 15 минут "Юнкерс", пилотируемый Чухновским, прибыл в залив Беверли и на следующий же день отправился в рекогносцировочный полет, однако из-за сильного ветра ему пришлось вернуться назад.

Тем временем стало известно, что "Браганца" покинула Шпицберген и возвращается на родину, то же самое собиралась сделать "Читта ди Милано".

Что же касается "Красина", то итальянское правительство считало, что вторая экспедиция на ледоколе теперь уже не даст никаких результатов. Это обстоятельство, а также ухудшение погоды, сопровождавшееся сильным ветром, по временам достигавшим ураганной силы, вынудили руководство советской экспедиции окончательно отказаться от дальнейшего использования самолета. "Юнкерс" был демонтирован и погружен на борт "Красина".

Самойлович писал в связи с этим:

"Должен признаться, что нелегко было принять такое решение. Я представил себе чувства тех людей - там, далеко на юге, - которые с такой надеждой ожидали результата каждого полета. Наши летчики должны были принести им желанную весть о судьбе близких, дорогих для них людей, унесенных на обломках гондолы дирижабля. Конечно, для нас была очевидна рискованность, невозможность нового полета, я полностью отдавал себе отчет в безрезультатности его, а все же где-то в

глубине души не замирали глубокое сожаление и печаль".

Тем не менее 16 сентября "Красин" двинулся на север, вдоль меридиана, соответствующего 19°38' в. д., и в 30 километрах от мыса Северный встретил первые, в большинстве своем свежие льды, образовавшиеся совсем недавно. На следующий день ледокол достиг 81°47' с. ш. Столь далеко на север корабли еще никогда не заходили. Несмотря ни на что, участники похода на "Красине" все еще не отказались от надежды обнаружить в этих местах следы последней группы итальянских аэронавтов и во время плавания внимательно обследовали окрестности, вглядываясь в каждую темную точку на поверхности льда. Вдруг корабельный врач Средневский, находившийся в тот момент на мостике, показал на какой-то темный предмет на льду - слишком большой для медведя, тюленя или моржа. Когда ледокол подошел поближе, оказалось, что это была всего-навсего огромная глыба льда, только очень грязная. Какое разочарование!

Достигнув самых высоких широт, "Красин" направился к острову Карла XII, который возвышался как одинокий бастион, в то время как появившиеся справа острова Брох и Фойн казались двумя большими блинами.

"От о. Карла XII, - пишет Самойлович, - повернули на северо-восток, имея в виду пересечь ту область дрейфовавшего льда, где мы надеялись встретить останки дирижабля "Италия", но по возможности постараться достигнуть и так называемой Земли Джиллиса..."

Этот район, по мнению Самойловича, находившийся между 81°40' с. ш. и 36° в. д., и соответствовал несуществующей Земле Джиллиса, которая была указана на некоторых английских картах того времени.

Однако, несмотря на все усилия, "Красину" так и не удалось обнаружить ни следов потерпевших бедствие, ни обломков дирижабля. Впрочем, было бы наивно надеяться найти в этом районе льды, которые находились здесь два месяца тому назад. Надо было искать их теперь гораздо южнее.

Исследовать же этот район побуждала руководство советской экспедиции не столько более чем слабая надежда обнаружить здесь следы "Италии", сколько стремление окончательно убедиться в том, существует ли на самом деле Земля Джиллиса [128], о которой впервые заговорил капитан Джиллис в 1707 году, затем этот вопрос в 1899 году поднял адмирал С.О. Макаров [129] и, наконец, в том же 1899 году английский мореплаватель Уорслей.

Однако после обследования этого района с воздуха еще 15 мая 1928 года я категорически отрицал существование в этом

месте какой-либо земли.

Но хотя "Красин" находился точно в том месте, где на картах была указана предполагаемая земля, и видимость была отличная, никакой суши обнаружено не было.

Таким образом, оставалось сделать заключение, резюмирует Самойлович, что Земли Джиллиса не существует.

Двадцатого сентября "Красин" взял курс к Земле Александры, самому западному острову архипелага Земля Франца-Иосифа, чтобы устроить там склад продовольствия. Но из-за невозможности причалить к южному берегу острова склад пришлось сделать на мысе Ниль, западной оконечности Земли Георга.

Вечером 22 сентября "Красин" получил по радио приказ из Москвы прекратить поиски и возвращаться домой.

Самойлович пишет:

"Я с чистой совестью мог сказать, что мы с большим риском для корабля, с риском идти на зимовку продвигались на север, на восток, кромсали старый и свежий лед при температуре в -8, -10, -10,5°, лихорадочно, с надеждой следили за каждой льдинкой и все без результата. "Красин" проходил там, где никакое другое судно не могло пройти, и наша ли вина в том, что мы не смогли найти унесенных плавучим льдом? И все же... Несказанно тяжело было возвращаться обратно. Хотелось еще и еще раз исколесить этот район, осмотреть побережье, пересечь плавучие льды. Но где было искать этих несчастных? Кто с уверенностью мог указать нам то место, где бы мы могли найти итальянцев? Никто. И все-таки тяжело было отдать приказ о возвращении. Я вспомнил трогательное письмо матери молодого Понтремоли, письма его друзей из разных стран, которые я получал в Норвегии, и живо почувствовал, какой печалью в сердцах многих отзовется весть о возвращении "Красина"".

Четвертого октября "Красин" вошел в устье Невы, сопровождаемый множеством моторных катеров и яхт, и причалил к Васильевскому острову, где его встречали десятки тысяч людей. Так триумфально завершилась полярная экспедиция советского ледокола, который спас жизнь семи человек из экипажа "Италии".

Но как мучительно думать об участи других моих шести товарищей, навсегда оставшихся во льдах...

5.3. Гибель Пенцо

Пятнадцатого сентября Пенцо, Крозио и Делла Гата поднялись на борт "Читта ди Милано" в Кингсбее и затем сошли в Бергене, где находился их гидросамолет "Марина-II". Вечером 27 сентября самолет вылетел из Бергена и в тот же день прибыл в

Амстердам. Двадцать восьмого, приводняясь в Страсбурге, Пенцо был легко ранен. Но ни его ранение, ни повреждение, причиненное самолету, не были настолько серьезными, как заявил он одному журналисту, чтобы помешать на следующий день продолжить полет. И действительно, около полудня 29 сентября "Марина-II" вылетел из Страсбурга и, взяв курс на юг, четыре часа летел в этом направлении.

Несчастный случай, в результате которого Крозио, Делла Гата и Пенцо погибли, произошел примерно в 16 часов 30 минут в двух километрах южнее Валенцы. На борту самолета находились также механики Бараччи и Кодонотто, которые были лишь легко ранены и смогли рассказать, как все это случилось.

Из-за шквального ветра, дождя и града самолет сбился с курса. Крозио, который в это время был у штурвала, сбавил высоту, чтобы вернуться назад, к реке, и сориентироваться. Однако около речного моста вдруг появилась линия электрических проводов высокого напряжения, о которые самолет ударился с такой силой, что раскололся пополам. Оба механика упали в реку вместе с хвостовой частью. Выбравшись из-под обломков самолета, они продержались на воде, пока не подоспели рыбаки, которые спасли их. А Пенцо, Крозио и Делла Гата ушли под воду вместе с носовой частью самолета. Тело Пенцо нашли лишь две недели спустя в реке, в 50 километрах ниже моста, около которого произошла катастрофа.

Так, возвращаясь из Арктики после трудных полетов, предпринятых для спасения потерпевших бедствие на "Италии" и "Латаме", погибли трое мужественных итальянских авиаторов.

5.4. Экспедиция Альбертини

По просьбе семьи Альдо Понтремоли, особенно его матери и брата Джорджио, инженер Альбертини летом 1929 года предпринял новую экспедицию для поисков последней группы потерпевших бедствие на "Италии". Альбертини был убежден, что если бы они уцелели, то попытались бы добраться до северных или восточных берегов Северо-Восточной Земли. Поэтому он решил обследовать эти места пешком, имея в своем распоряжении две собачьи упряжки с санями. В район поисков он включил также Землю Принца Карла, восточное побережье островов Эдж и Баренца, берега островов Белый и Виктория и в заключение западные берега Новой Земли.

Для экспедиции было зафрахтовано норвежское китобойное судно "Хеймен-Сукаи" водоизмещением 118 тонн, которое 15 мая вышло из Бергена и взяло курс на Шпицберген. На борту его кроме норвежского экипажа вместе с Альбертини находились альпийский стрелок Джулио Гуидоц, инженер Марко Урбано,

доктор Акилле Перони - бортовой врач, кинооператор Умберто Делла Валле, Франко Пульезе, специалист по радиоаппаратуре, и один юноша, готовившийся стать врачом, его звали Аугусто Бонола. Были также журналисты, и среди них Апонте из "Коррьере делла сера".

"Хеймен-Сукаи" без приключений прибыл в район Семи островов и бросил якорь у острова Уолден. Альбертини, Гуидоц, Бонола, Перони и Делла Валле на двух собачьих упряжках отправились в Беверли к хижине, где, как мы уже говорили, год назад был устроен склад продовольствия. На двери сохранилась выцветшая надпись: "This depot is to help Nobile and Amundsen's lost parties" [130].

Открыв дверь, они увидели, что продукты нетронуты, но попорчены сыростью. Крест, установленный за хижиной в память о трех охотниках, умерших от цинги, был повален ветром.

Вернувшись на судно, Альбертини стал готовиться к путешествию на санях вдоль северного и восточного берегов Северо-Восточной Земли. Вместе с ним в этой поисковой экспедиции участвовали Урбано, Гуидоц и Бонола. Для поддержания связи с кораблем была взята портативная рация.

Переход был начат 14 июля. При хорошей погоде быстро добрались до мыса Ли-Смит. Отсюда двинулись вдоль восточного побережья к мысу Мон. Здесь группа повернула в глубь острова и пересекла его в северо-западном направлении до бухты Валенберга. Это был довольно трудный переход, ставший суровым испытанием для собак: некоторые из них от усталости падали замертво. Наконец 10 июля вдали показался корабль; после 25-дневного отсутствия группа Альбертини ступила на борт "Хеймен-Сукаи".

Пятнадцатого июля судно вернулось в Кингсбей, а на следующий день отправилось к южным берегам главного острова Шпицбергена [131]. Обогнув горы на юге острова, корабль стал подниматься вдоль восточного берега Земли Сёркапа, чтобы, пройдя фьорд Стора, достичь Нехерпинтен - южной оконечности острова Эдж. Отсюда корабль двинулся на север вдоль юго-восточных берегов этого острова до Стонепинтена. Далее путь лежал снова на север, но 28 июля в проливе Ольги судно было блокировано льдами и 30 дней провело в дрейфе.

Во время этого дрейфа вблизи острова Эдж произошел роковой случай на охоте. Утром 8 августа на льду появился медведь. Альпийский стрелок Гуидоц и еще два человека сошли с корабля, чтобы поохотиться. Альбертини, узнав, что только у одного из них есть ружье, поспешил с карабином на помощь. К несчастью, он оступился на льду и карабин выпал у него из рук.

Раздался выстрел. Пуля настигла Гуидоца, который скончался после двухчасовой агонии. Его похоронили в море, под льдами.

Двадцать седьмого августа льды неожиданно расступились, "Хеймен-Сукаи" смог пройти через бухту Св. Якоба и продолжил плавание на восток, пытаясь подойти к группе островов Вичеса и к Земле Короля Карла. Из-за невозможности достичь их судно взяло курс к Земле Франца-Иосифа.

Вечером первого сентября показался остров Хёкнера, а несколько часов спустя были приняты радиосигналы советского ледокольного парохода "Седов" [132], который под руководством О.Ю. Шмидта [133] также вел безуспешные поиски последней группы потерпевших бедствие на "Италии" в районе Земли Франца-Иосифа. Тогда во избежание риска провести зиму на этом архипелаге было решено идти на юго-восток, к Новой Земле, чьи западные берега были обследованы почти полностью. Оттуда "Хеймен-Сукаи" направился домой, к северным берегам Норвегии.

Так завершилась экспедиция, результатом которой была лишь печальная уверенность, что теперь шестерых наших товарищей, исчезнувших в полярном небе на борту "Италии", следует считать погибшими.

К несчастью, эта экспедиция стоила жизни превосходному альпийскому стрелку, который также участвовал в поисковых экспедициях прошлого года. Как память о Гуидоце остается посвященная ему книга о географическом исследовании Арктики, написанная Альбертини, чье имя заслуженно фигурирует на картах Шпицбергена.

5.5. Мучительный вопрос

Итак, экспедиция Альбертини положила конец поискам шести итальянцев, исчезнувших в полярном небе в то печальное утре 25 мая 1928 года. И теперь, спустя полвека, по-прежнему остается без ответа мучительный вопрос: какая судьба постигла Алессандрини, Ардуино, Каратти, Чокку, Лаго и Понтремоли?

Можно лишь строить предположения по этому поводу. Прежде всего остаются неясными два важных момента. Что явилось причиной внезапного утяжеления воздушного корабля и как следствие этого падения его на паковые льды?

И еще: когда дирижабль с рубкой управления, расколовшейся на части, с обрубленной кормовой моторной гондолой, облегченный падением десяти человек, а также снаряжения, инструментов и продуктов, вновь поднялся в небо, продолжала ли действовать та же причина, которая привела к первоначальному падению дирижабля? На эти вопросы никто не может дать точный ответ, потому что никто не знает, отчего все это произошло.

Когда мы обсуждали это в красной палатке в первые дни после катастрофы, то пришли к выводу, что внезапное утяжеление дирижабля, приведшее к его падению, произошло из-за утечки водорода через разрыв в оболочке.

Если так и было, то утечка газа через оболочку, конечно, продолжалась и после удара дирижабля о лед. В этом случае, поднявшись ввысь, дирижабль не смог бы продержаться в воздухе больше нескольких минут. Его подъемная сила неминуемо должна была бы снова уменьшиться, и воздушный корабль опять упал бы на лед.

Произошло ли так в действительности? И если да, то как реагировали на эту ситуацию Ардуино и Алессандрини, которые тот момент были единственными, кто мог свободно передвигаться внутри дирижабля. Нельзя утверждать с уверенностью, но не следует исключать и такую возможность: инстинктивно стараясь замедлить скорость падения, они выбросили за борт все, что казалось им тогда бесполезным, начиная с канистр с бензином которые теперь могли служить только балластом.

Это объяснило бы появление столба дыма, который видели мои товарищи через двадцать минут после падения в том направлении, куда улетел дирижабль, то есть примерно в десяти километрах от нас. Одна из выброшенных канистр с бензином, разбившись от удара о лед, могла воспламениться.

Первым, заметившим столб дыма, был Бьяджи, который указал на него остальным. Об этом столбе дыма мы много спорили на следующий день после падения. Однако несомненно, что по первому впечатлению мы приняли его за сигнал, который подавали наши товарищи, чтобы указать, где они находятся. Это убеждение было настолько сильным, что появилась даже мысль послать двоих из нас к тому месту, где был виден дым. Но от этого сразу же отказались, потому что переход по торосистому льду был слишком опасным.

Однако, каково бы ни было происхождение столба дыма, мы сошлись на том, что дирижабль закончил свой путь во льдах в направлении восток-юго-восток, недалеко от нас, может быть в двадцати - тридцати километрах от красной палатки.

Я не верю, что дирижабль мог загореться в воздухе. А если бы произошел пожар от нового удара корабля о лед, то 15-16 тысяч кубических метров водорода, заполнявшего оболочку, вспыхнули бы таким огромным пламенем на фоне серого неба, что оно, конечно, не осталось бы незамеченным моими товарищами. К тому же многие тысячи квадратных метров двойной и тройной прорезиненной ткани, из которой была сделана оболочка, дали

бы гораздо больше дыма и держался бы он намного дольше, чем тонкая струйка, которую видели Бьяджи и Бегоунек и о которой говорили другие товарищи.

Где, в каком месте исчезли следы "Италии", когда в августе паковый лед стал таять? Где могли быть обнаружены обломки дирижабля в период поисков его оболочки "Красиным"?

На эти вопросы очень трудно ответить.

Лед, на который мы упали и на котором, как уже говорилось, а двадцати - тридцати километрах от нас, вероятно, можно было бы обнаружить останки дирижабля, дрейфовал. Судя по направлению дрейфа в первые дни после нашего падения, Мальмгрен полагал, что нас относит к востоку, к Земле Франца-Иосифа, что, казалось, подтверждалось и "Лоцией Арктики", изданной британским Адмиралтейством в 1921 году, том II, где говорилось о том, что в районе Северо-Восточной Земли преобладает ледовый дрейф в восточном направлении.

Приняв за основу данные этого справочника, я попросил Визе, возглавлявшего в 1931 году экспедицию на "Малыгине" к Земле Франца-Иосифа, поискать следы "Италии" на северных берегах Земли Александры. Этого не удалось сделать, так как ледовая обстановка не позволила к ним подойти. Впрочем, немного позже я пришел к выводу, что предложенные мною поиски не дали бы никаких результатов.

Я убедился в этом, когда, вернувшись из той экспедиции, прочел книгу об Андре. Я узнал, что большой буй, найденный 11 сентября 1899 года на северном берегу Земли Короля Карла, был сброшен Андре на лед как балласт в критический момент полета 12 июля 1897 года, недалеко от того места, где впоследствии упала на лед "Италия". Ясно, что буй двигался в дрейфе в направлении восток-юго-восток; в том же направлении перемещалась и льдина, на которой Андре и его товарищи разбили лагерь.

Об этом буе, ранее предназначенном Андре для сбрасывания на полюсе, профессор Х.У. Свердруп пишет:

"Очень вероятно, что льдина, на которую упал буек, дрейфовала на юг вдоль восточного берега Шпицбергена, примерно в том же направлении, а котором следовали Андре и его товарищи. Возможно даже, что ее прибило к земле уже зимой 1897/98 года".

То же самое могло произойти и со льдиной, на которую упала "Италия". Она могла оказаться у северных берегов Земли Короля Карла (или островов Вичеса, как называли ее раньше), где в 1929 году должны были искать останки дирижабля, но, как уже говорилось, ледовая обстановка не позволила Альбертини

приблизиться к этим островам.

Земля Короля Карла состоит из трех главных островов под названиями Шведский, Принца Карла и Абеля. Этот последний остров посетил доктор Гуннар Хорн в августе 1930 года, когда судно "Братваг" сделало там короткую остановку на пути к острову Белый, где были обнаружены останки Андре. Говоря об этом посещении, доктор Хорн отметил лишь, что остров Абеля состоит из невысоких базальтовых скал.

В другой раз остров посетил в 1960 году Герман Ленскхольд из Норвежского полярного института, затем в 1966 году там побывали Вальтер Шилт из Стокгольмского университета и в 1969 году Тор Сиггеруд из того же полярного института в Осло. В том же 1969 году архипелаг посетила компания "Петрофильм", искавшая нефть. Не следует думать, конечно, что эти четыре экспедиции занимались исследованием северных берегов архипелага, но, так или иначе, никаких следов "Италии" они не обнаружили.

Однако возможно, что, прибившись к северным берегам Земли Короля Карла, останки дирижабля могли продолжить дрейф на юг и пройти между островом Шведский и островом Баренца или даже еще ниже - вдоль восточных берегов острова Эдж. В конце концов если льдина, на которой находился дирижабль, достигла свободной воды, то при повышении температуры она могла полностью растаять, и тогда все останки дирижабля оказались бы погребенными в море.

Но все это не более чем предположения. Фактом же является то, что и теперь, спустя более полувека, не обнаружено ничего, что могло бы пролить свет на трагический конец шести итальянцев. Мы знаем только, что они погибли во льдах, но разум отказывается думать об ужасных обстоятельствах их кончины.

Мы, упав живыми на лед, в растерянности смотрели, как дирижабль быстро поднимается в небо с шестью нашими товарищами на борту, и думали в тот момент, что у них еще есть шансы на спасение, а у нас - никаких. Но вышло не так, и в нашей памяти навечно остался призрак "Италии", исчезающей в тумане и уносящей наших дорогих товарищей.

В этом печальном видении нас ободряет мысль, что за туманом они увидели солнце, которое, к несчастью, потеряли потом навсегда.

5.6. Монумент в Тромсё

Рассказывая об экспедициях на дирижаблях "Норвегия" и "Италия", отважный летчик и историк воздушных полярных экспедиций Йохан Грайерсон в своей книге "Вызов полюсам" пишет:

"Нобиле войдет в историю как величайший командир полярных дирижаблей. Дирижабли "Норвегия" и "Италия" были карликами по сравнению с "Графом Цеппелином", скорость и автономность их полета были очень скромны. Однако арктические путешествия, позднее совершенные "Графом Цеппелином", ограничивались лишь полетами в Исландию и на Северную Землю. Нобиле же был уверен в себе и в построенных им дирижаблях, он сумел заразить своей увлеченностью людей, которыми с таким энтузиазмом руководил в своих смелых экспедициях".

Грайерсон говорит только обо мне, но в тех экспедициях я представлял итальянскую аэронавтику и, в частности, тех семерых итальянцев, которые погибли, завоевывая приоритет своей родины в воздушных полярных исследованиях. Известно, какой огромный объем информации был получен благодаря успехам полярной метеорологии и океанографии. Большой прогресс достигнут также в использовании в полярных районах кораблей, ледоколов и самолетов.

Во время спасательных операций исследовались те районы Шпицбергена, где никогда ранее не бывал человек. Благодаря этому сегодня на географических картах значатся бухты, фьорды, острова, возвышенности и горы, названные именами членов экипажа "Италии" и участников спасательных экспедиций.

Автор этой книги, как руководитель экспедиции на "Италии", в течение многих лет мечтал увидеть высеченные на камне имена семи отважных итальянцев и одного шведского ученого, которые пожертвовали жизнью ради новых побед на поприще полярных исследований, и рядом с ними - имена тех благородных людей, которые погибли, спасая потерпевших бедствие на "Италии", или позже, возвращаясь на родину.

Эту мечту я наконец смог осуществить летом 1969 года, когда в Норвегии, в Тромсё, был воздвигнут монумент: два крыла, взметнувшихся в небо. На одном из них, сделанном из каррарского мрамора, высечены имена семнадцати человек, на другом, более высоком, эпитафия, сочиненная Альфонсо Гатто:

Здесь, на этом камне,
высечены имена тех, кто погиб
в катастрофе на дирижабле "Италия",
а также тех, кто отдал свои жизни
для их спасения.
В память об экспедиции,
которая принесла славу ее участникам,
о чем знает и всегда помнит
цивилизованный мир.

КОММЕНТАРИИ И ПРИМЕЧАНИЯ

1. Речь идет о так называемом Международном полярном годе. Первый МПГ проводился с августа 1882 по август 1883 года. Активным участником его была Россия, организовавшая две полярные станции. (Прим. А.А. Чернова.)

2. Норденшельд Нильс Адольф Эрик (1832-1901) - шведский полярный исследователь. Иностранный член-корреспондент Петербургской АН (1879). Исследовал Шпицберген, Гренландию, в 1878-1879 гг. на "Веге" первым прошел Северо-Восточным проходом из Атлантического океана в Тихий (с зимовкой). В 1883 г. пытался пересечь Гренландию; неудачно. (Прим. выполнившего OCR.)

3. Сессия Шведской Академии наук, о которой упоминает У. Нобиле, состоялась 13 февраля; заседание Антропологического и географического общества - 15 февраля. Несколько месяцев спустя доклад Андре был переведен на русский язык и издан в Петербурге (Андре, Соломон Август. Проект полярного путешествия на воздушном шаре. Andree S.A. Спб., 1885 г.). (Прим. А.А. Чернова.)

4. Гайдроп (от англ. guide rope, букв. - направляющий канат) - толстый длинный канат, используемый в авиации при посадке некоторых видов дирижаблей, спортивных аэростатов, стратостатов и субстратостатов. (Прим. выполнившего OCR.)

5. Воздушный шар поднимается и плавает в атмосфере в полном соответствии с законом Архимеда. Подъемная сила аэростата, наполненного несущим газом, легче окружающего воздуха и уменьшается на один процент через каждые 80 метров. Высоту подъема нетрудно регулировать, сбрасывая часть балласта, в качестве которого обычно используется песок. (Прим. А.А. Чернова.)

6. All well (англ.) - все в порядке. (Прим. перев.)

7. Финмарк (Финмаркен) - область в северной части Норвегии, у границ с СССР и Финляндией. Омывается водами Норвежского и Баренцева морей. (Прим. А.А. Чернова.)

8. Этот остров расположен у 80-й параллели, примерно в тридцати милях к востоку от Северо-Восточной Земли, одного из крупнейших островов архипелага Шпицберген. (Прим. перев.)

9. Эта книга была издана и в СССР. См.: Гибель экспедиции Андре. На "Орле" к полюсу. Л. - М., 1933. (Прим. перев.)

10. Пеммикан - смесь размельченного мяса (40%) с жиром (60%), которая может долго храниться в экспедиционных условиях. В прежние времена широко применялась полярными

путешественниками для питания людей, а иногда и собак. В настоящее время почти не применяется. (Прим. выполнившего OCR.)

11. Нансен (Nansen) Фритьоф (1861-1930) - норвежский исследователь Арктики, иностранный почетный член Петербургской АН (1898 г.). В 1888 г. первым пересек Гренландию на лыжах; в 1893-1896 гг. руководил экспедицией на "Фраме". В 1920-1921 гг. - верховный комиссар Лиги Наций по делам военнопленных, один из организаторов помощи голодающим Поволжья (в 1921 г.). Нобелевская премия Мира (1922 г.). Умер от "утомления" (по-видимому, от сердечной недостаточности) после лыжной прогулки. (Прим. выполнившего OCR.)

12. Глетчер (нем. Gletscher; от лат. glacies - лед) - синоним более употребительного термина "ледник". (Прим. выполнившего OCR.)

13. Это мнение было принято большинством, но датский врач Адам Трайд, основываясь на описании болезни, которой страдали все трое во время ледового перехода, усомнился, что холод был причиной их смерти. В 1949 году он нашел на медвежьей шкуре из спального мешка Андре несколько частиц высохшего мяса, на которых в результате тщательных исследований были обнаружены личинки трихинелл. (Прим., видимо, автора.)

14. Трихинеллы - мелкие черви - возбудители опасного кишечного заболевания трихинеллеза, возникающего вследствие употребления в пищу сырого или плохо проваренного (прожаренного) мяса животных, зараженных гельминтами. Как следует из записей Андре, аэронавты ели сырое медвежье мясо. Тяжелое течение болезни без принятия надлежащих лечебных мер могло стать причиной смерти людей. Наиболее вероятной причиной драмы на острове Белом явилась совокупность всех неблагоприятных обстоятельств, с которыми столкнулись аэронавты. (Прим. А.А. Чернова.)

15. Странно, что медведи, порывшись в вещах, сложенных в лодке, более чем за 30 лет не тронули труп. (Коммент. выполнившего OCR.)

16. Полярное море (Полярный океан) - устаревшее название Северного Ледовитого океана. (Прим. перев.)

17. То есть без учета попутного, встречного или бокового ветра. (Прим. перев.)

18. Пак (англ. pack; паковый лед) - морской лед толщиной не менее 3 м, просуществовавший более двух годовых циклов нарастания и таяния. В виде обширных ледяных полей наблюдается преимущественно в Арктическом бассейне. Более

правильное название - многолетний лед. (Прим. выполнившего OCR.)

19. Рузвельт (Roosevelt) Теодор (1858-1919) - 26-й президент США (1901-1909), от Республиканской партии. Проводил экспансионистскую политику в Латинской Америке (политика "большой дубинки", оккупация Кубы в 1906-1909 гг., захват зоны Панамского канала и пр.). В период русско-японской войны 1904-1905 гг. правительство Рузвельта поддерживало Японию. Нобелевская премия мира (1906) за усилия в заключении Портсмутского договора. (Прим. выполнившего OCR.)

20. Луи Годдар и его отец Эжен Годдар - известные французские воздухоплаватели, конструкторы и строители аэростатов. Эжен Годдар совершил более 1500 полетов на воздушном шаре. В 1864 году под его руководством был сооружен аэростат объемом 14 тысяч кубических метров, т.е. почти втрое превышающий по размерам шар Андре. (Прим. А.А. Чернова.)

21. Попов Николай Евграфович, оказавший материальную поддержку экспедиции Уэльмана, известен и как один из первых отечественных авиаторов. (Прим. А.А. Чернова.)

22. Фредерик Кук (1865-1840) - американский полярный исследователь. Врач в экспедиции Р. Пири в Гренландию в конце XIX в.; врач бельгийской экспедиции в Антарктиду на судне "Belgica" (1897-1899 гг.), где он вместе с Р. Амундсеном (штурман) фактически спас членов экспедиции от гибели. В 1908 г. Ф. Кук, по его словам, дошел до Северного полюса, хотя и не смог представить убедительных доказательств этому. В последующем соперничестве за приоритет открытия полюса с Р. Пири оба проявили себя не лучшим образом. В 1920-х гг. Кук ввязался в спекуляцию нефтяными месторождениями, был обвинен в незаконных махинациях и осужден на 14 лет тюрьмы (отсидел семь). В 1936 г. Кук обращался в Американское географическое общество с просьбой пересмотреть его дело об открытии Северного полюса (безрезультатно). Написал книгу "Возвращение с полюса" (издана в США только в 1951 г.). (Прим. выполнившего OCR.)

23. Цеппелин (Zeppelin) Фердинанд (1838-1917) - немецкий конструктор дирижаблей, граф, генерал. Организатор производства (с 1900 г.) и серийного выпуска дирижаблей жесткой конструкции "цеппелин". (Прим. выполнившего OCR.)

24. Г. Хергезелль (Гергезелль) - крупный немецкий метеоролог, первый председатель Международной комиссии по научному воздухоплаванию, учрежденной в 1896 году. (Прим. А.А. Чернова.)

25. Вегенер (Wegener) Альфред Лотар (1880-1930) - немецкий

геофизик. Участник (1906-1908, 1912-1913) и руководитель (1929-1930) экспедиции в Гренландию (погиб). Автор (1912) теории дрейфа материков - первой гипотезы мобилизма. (Прим. выполнившего OCR.)

26. Во время Первой мировой войны Норвегия объявила о нейтралитете. (Прим. выполнившего OCR.)

27. Нагурский Ян Иосифович (1888-1976) - военный и полярный летчик. По происхождению поляк. С 1909 г. в русской армии. В 1914 г. совершил на гидросамолете первые в Арктике полеты вдоль западного побережья Новой Земли. С 1919 г. - в Польше. (Прим. выполнившего OCR.)

28. Брусилов Георгий Львович (1884-1914?) - российский исследователь Арктики, лейтенант флота. В 1910-1911 гг. - участник гидрографической экспедиции на судах "Таймыр" и "Вайгач". В 1912-1914 гг. - руководитель экспедиции на шхуне "Св. Анна", целью которой было пройти по Северному морскому пути из Атлантического в Тихий океан. Судьба экспедиции неизвестна. (Прим. выполнившего OCR.)

29. Седов Георгий Яковлевич (1877-1914) - российский гидрограф, полярный исследователь. В 1912 г. организовал экспедицию к Северному полюсу на судне "Св. Фока". Зимовал на Нов. Земле и Земле Франца-Иосифа. Пытался достигнуть полюса на собачьих упряжках. Умер близ о. Рудольфа. (Прим. выполнившего OCR.)

30. Павлов Алексей Петрович (1854-1929) - российский геолог, основатель московской научной школы, академик АН СССР (1925 г.; академик Петербургской АН с 1916 г., академик РАН с 1917 г.), профессор Московского университета (с 1886 г.). Труды по стратиграфии (юра, мел и палеоген), палеонтологии, четвертичной геологии, генетическим типам континентальных отложений, геоморфологии и истории геологии. (Прим. выполнившего OCR.)

31. Визе Владимир Юльевич (1886-1954) - российский ученый, исследователь Арктики, член-корреспондент АН СССР (1933 г.). Участник экспедиции Г.Я. Седова (1912-1914 гг.), экспедиции на "Таймыре" (1921-1922 гг.), "Малыгине" (1924, 1928, 1931 гг.); научный руководитель экспедиции на "Георгии Седове" (1930 г.), "Сибирякове" (1932 г.), "Федоре Литке" (1943 г.) и др. Автор трудов по океанологии, метеорологии, ледовитости арктических морей и ледовым прогнозам, истории исследования Арктики. Государственная премия СССР (1946 г.). (Прим. выполнившего OCR.)

32. Фарман (Farman) Анри (1874-1958) - французский авиаконструктор, летчик и промышленник, один из пионеров

авиации. Организовал (1909 г.) около Парижа школу для подготовки летчиков из разных стран. Создал около 30 типов военных и гражданских самолетов и авиадвигателей. В 1912 г. основал фирму "Фарман". (Прим. выполнившего OCR.)

33. На современных картах - острова Горбовы. (Прим. перев.)

34. На современных картах - острова Баренца. (Прим. перев.)

35. На современный картах - остров Панкратьева, расположенный поблизости от одноименного полуострова. (Прим. перев.)

36. 0,8 градуса по Реомюру соответствует 1 градусу по Цельсию. (Прим. перев.)

37. Амундсен (Amundsen) Руал (1872-1928) - норвежский полярный путешественник и исследователь. Первым прошел Северо-Западным проходом на судне "Йоа" от Гренландии к Аляске (1903-1906). Руководил экспедицией в Антарктику на судне "Фрам" (1910-1912). Первым достиг Южного полюса (14.12.1911). В 1918-1920 гг. прошел вдоль северных берегов Евразии на судне "Мод". В 1926 руководил первым перелетом через Северный полюс на дирижабле "Норвегия". Погиб вместе с экипажем самолета "Латам-47" в Баренцевом море во время поисков итальянской экспедиции У. Нобиле, ранее вылетевшей к Северному полюсу на дирижабле "Италия" и потерпевшей крушение. (Прим. выполнившего OCR.)

38. Р. Амундсен достиг Южного полюса с Хельмером Ханссеном, Вистингом, Хасселем и Бьоландом. (Прим. выполнившего OCR.)

39. "Фрам" - норвежское моторно-парусное судно, построенное для дрейфующей экспедиции Фритьофа Нансена по проекту судостроителя Колин Арчера; водоизмещение 402 т. Корпус судна сконструирован наподобие половинки разрезанной скорлупы кокосового ореха, благодаря чему судно при сжатии льдов выжимается наверх. Первый рейс "Фрама" - трехлетний дрейф через Арктический бассейн от Новосибирских островов в Гренландское море в 1893-1896 гг. Второй рейс "Фрама" - в экспедиции Отто Свердрупа в 1898-1902 гг, когда обследовались острова Канадского Арктического архипелага. Третий рейс "Фрама" - в экспедиции Руала Амундсена к Южному полюсу. В 1930-х гг. "Фрам" превращен в музей. На берегу полуострова Бюгдё в Осло его поместили под стеклянную крышу. (Прим. выполнившего OCR.)

40. "Мод" ("Maud") - норвежское парусно-моторное судно (построено в 1917 г.). Названо в честь королевы Норвегии. Водоизмещение около 800 т. В 1918-1920 гг. под руководством Р. Амундсена на "Мод" совершено сквозное плавание Северным

морским путем (с двумя зимовками). В 1922-1924 гг. судно дрейфовало от о. Врангеля к Новосибирским о-вам. (Прим. выполнившего OCR.)

41. Свердруп Харальд Ульрик (1888-1957) - норвежский полярный исследователь, метеоролог, океанограф. В 1918-1925 гг. - участник экспедиции Р. Амундсена на судне "Мод", исследовал динамику вод и режим Восточно-Сибирского моря. В 1931 г. - руководитель научных исследований. на подводной лодке "Наутилус", пытавшейся достичь Северного полюса. (Прим. выполнившего OCR.)

42. В 1922 году у мыса Приметного, на западном берегу Таймырского полуострова, были найдены останки человека, прикрытые полуистлевшей одеждой, золотые часы с выгравированным на них именем Тессема, хронометр, компас, донесения Амундсена и другие вещи. Все это позволило предположить, что останки принадлежат Тессему. В 1958 году полярники Диксона установили гранитный памятник на могиле норвежского моряка. О судьбе Кнутсена достоверных сведений нет. (Прим. А.А. Чернова.)

43. "Жаннетта" - судно американской экспедиции Де-Лонга, которое вмерзло во льды в Чукотском море в августе 1879 года и продрейфовало на запад до меридиана Новосибирских островов. Здесь, вблизи вновь открытых островов - Генриетты и Жаннетты, впоследствии названных островами Де-Лонга, 12 июня 1881 года судно было раздавлено льдами. (Прим. выполнившего OCR.)

44. Юнкерс (Junkers) Гуго (1859-1935) - немецкий авиаконструктор и промышленник. Создал ряд самолетов, в том числе первый цельнометаллический Ю-1 (1915 г.), транспортный Ю-52, авиационные двигатели. Основал несколько фирм, в том числе самолетостроительную фирму "Юнкерс" (1919-1945 гг.). (Прим. выполнившего OCR.)

45. Мальмгрен (Malmgren) Финн (1895-1928) - шведский геофизик. Участник нескольких океанографических и арктических экспедиций, в том числе на судне "Мод" (1922-1925 гг.), дирижаблях "Норвегия" (1926 г.) и "Италия" (1928 г.; погиб). Труды по физическим и химическим свойствам морского льда. (Прим. выполнившего OCR.)

46. "50 миль в день". "Отличная тренировка"... Забавные слова для описания состояния сердечной недостаточности. Р. Амундсен однажды "угорел" в полярной обсерватории, надышавшись парами керосина. Долгие годы после этого он страдал сердцебиениями при малейшей нагрузке. Вроде как Макар Нагульнов, "газами отравленный". (Коммент. выполнившего OCR.)

47. Дорнье (Dornier) Клаудиус (1884-1969) - немецкий

авиаконструктор и промышленник. В 1914 г. основал авиационную фирму "Дорнье". Создал цельнометаллические летающие лодки, бомбардировщики и др. (Прим. выполнившего OCR.)

48. Запрещение строить самолеты в Германии было одним из пунктов Версальского договора, подписанного 28 июля 1919 года между странами-победительницами в первой мировой войне, с одной стороны, и капитулировавшей Германией и ее союзниками - с другой. (Прим. А.А. Чернова.)

49. Кабот (Кабото) (Cabot, Caboto) - итальянские мореплаватели, отец и сын: 1) Джон (Джованни) (1443-1498?), с 1490 г. на английской службе. В 1497 и 1498 гг. совершил плавания через Атлантический океан и достиг берегов Северной Америки в районе о. Ньюфаундленд. 2) Себастьян (1479-1557), участник экспедиций отца в 1497 и 1498 гг. В 1506-1509 гг. открыл Гудзонов пролив и Гудзонов залив. В 1526-1530 гг., состоя на испанской службе, исследовал нижнее течение р. Парана, открыл нижнее течение р. Парагвай. (Прим. выполнившего OCR.)

50. Пьетро Эугенио Парент, офицер итальянского военного флота, родился в Камбери в 1845 г. В экспедиции Норденшельда участвовал как гидрограф. Достиг бухты Мозель (79°52' с. ш., 16° в. д.). Позже Парент совершил несколько арктических путешествий на санях. (Прим., видимо, автора.)

51. Джакомо Бове, лейтенант итальянского военного флота, родился в Пьемонте в 1852 г. Во время экспедиции на "Веге" осуществил съемку Диксона и Таймыра. Вернувшись, Бове вместе с профессором Кристофором Негри предложил организовать итальянскую экспедицию в Антарктику, но из этого ничего не вышло. (Прим., видимо, автора.)

52. Бэрд (Берд) (Byrd) Ричард (1888-1957) - американский полярный исследователь, летчик, адмирал. Совершил первый полет самолета над Антарктидой (1928 г.); в 1929 г. на самолете достиг Южного полюса. В 1928-1947 гг. под руководством Бэрда было осуществлено четыре крупных экспедиции в Антарктику, проведены сейсмологические, геологические и другие исследования, подтверждено наличие в Антарктиде крупных месторождений каменного угля. Бэрд пролетел над континентом около 180 тыс. км. (Прим. выполнившего OCR.)

53. Пири (Peary) Роберт Эдвин (1856-1920) - американский полярный путешественник, адмирал (1911 г.). В 1892 и 1895 гг. пересек Гренландию. 6 апреля 1909 г. на собачьих упряжках достиг Северного полюса, хотя исчерпывающих доказательств этого не представил. (Прим. выполнившего OCR.)

54. На современных картах - Конгс-фьорд. Часть

географических объектов сохраняет старые названия, приводимые автором. (Прим. ред.)

55. Элсуорт (Ellsworth) Линкольн (1880-1951) - американский исследователь Антарктиды, горный инженер, полярный летчик. В 1926 г. участник экспедиции Амундсена на дирижабле "Норвегия". В 1933-1939 гг. совершил ряд полетов на самолете во внутренние районы Антарктиды, в том числе первый трансантарктический перелет (1935 г.); открыл горы Этернити, хребет Сентинел и горы, которые назвал по имени своего отца Джона Элсуорта. (Прим. выполнившего OCR.)

56. Грузоподъемность самолета - 2600 кг, полетный вес - 5650 килограммов, максимальная скорость - 172 километра в час, подъем на высоту 1000 метров - за 14 секунд, расход топлива - 0,9 килограмма на 1 километр пути, максимальный запас топлива - 1850 килограммов, максимальная автономность при крейсерской скорости - 2000 километров. (Прим., видимо, автора.)

57. Рисер-Ларсен (Riiser-Larsen) Яльмар (1890-1965) - норвежский полярный исследователь, военный летчик, генерал, участник первого перелета через Северный полюс на дирижабле "Норвегия" (1926 г.). В 1929-1931 гг. руководил двумя экспедициями на судне "Норвегия" вокруг Антарктиды; открыл часть ее побережья, в том числе Берег Принцессы Рангхилль. (Прим. выполнившего OCR)

58. Фоккер (Fokker) Антони Герман Герард (1890-1939) - нидерландский летчик, авиаконструктор и предприниматель. Свидетельство пилота получил в 1911 г. в Германии, где строил свои первые самолеты и основал в 1912 г. авиационную фирму. Проектировал и выпускал широко применявшиеся в Первую мировую войну истребители. В 1919 г. оборудование фирмы было вывезено в Нидерланды, где были выпущены многие пользовавшиеся большой популярностью во многих странах модели пассажирских и военных самолетов. В 1926 г. на самолете Фоккера достиг Северного полюса Р. Бэрд. С 1930-х гг. фирма Фоккера выпускала, главным образом, военные самолеты. (Прим. выполнившего OCR)

59. Уилкинс (Wilkins) Губерт (1888-1958) - американский полярный исследователь, летчик. В 1913-1939 гг. - участник ряда арктических и антарктических экспедиций, в том числе экспедиции Х. Свердрупа на подводной лодке "Наутилус" (1931 г.). Совершил ряд полетов над Центральной Арктикой и Западной Антарктидой (1927-1930 гг.), участник поисков в Центральной Арктике С.А. Леваневского (1937-1938 гг.). (Прим. выполнившего OCR)

60. Стефансон (Stefansson) Вильялмур (1879-1962) -

канадский полярный исследователь, этнограф и писатель. В 1904-1912 гг. - руководитель экспедиции в Исландию, на Аляску, в арктическую Канаду. В 1913-1918 гг. исследовал о-ва Банкс и Принс-Патрик. (Прим. выполнившего OCR.)

61. Земля Грейама - ныне Антарктический полуостров. (Прим. перев.)

62. Шеклтон (Shackleton) Эрнест Генри (1874-1922) - английский исследователь Антарктики. В 1901-1903 гг. - участник экспедиции Р. Скотта; в 1907-1909 гг. - руководитель экспедиции к Южному полюсу (достиг 88°32' ю. ш., открыл горную цепь на Земле Виктории, Полярное плато и ледник Бирдмора). В 1914-1917 гг. - руководитель экспедиции к берегам Антарктиды. (Прим. выполнившего OCR.)

63. All clear - в порядке (англ.). (Прим. перев.)

64. Земля Гранта - северная часть острова Элсмир в Канадском Арктическом архипелаге. (Прим. ред.)

65. "Локхид" (Lockheed Corporation) - американский военно-промышленный концерн с крупным авиаракетно-космическим сектором. Ведет начало от основанной в 1912 г. братьями М. и А. Лоугхид (Loughead) фирмы "Алко хайдроэроплейн компани". Современное название с 1977 г. Во время Второй мировой войны выпускались известные бомбардировщики "Хадсон" и др., после войны "Локхид" делал реактивные истребители, реактивный всепогодный перехватчик "Старфайр" и другие типы самолетов. Всего построено свыше 35 тыс. самолетов различных типов. (Прим. выполнившего OCR.)

66. На географических картах Арктики долгое время помещались мифические "земли", на которые никогда не ступала нога человека. Их только "видели". Из них наиболее известны Земля Бредли, "обнаруженная" Фредериком Куком, и Земля Крокера, "открытая" Пири, расположенные к северу от Канадского Арктического архипелага; Земля Андреева в Восточносибирском море; Земля Санникова в море Лаптевых; Земля Джиллиса к северо-востоку от Шпицбергена и др. Появление их на картах скорее всего объясняется тем, что полярные путешественники и исследователи прошлого принимали за мнимые земли большие торосистые нагромождения льдов, сильно "приподнятые" рефракцией, либо огромные дрейфующие ледяные острова площадью до тысячи (!) квадратных километров. В отдельных случаях открытие "неизвестных" земель, несомненно, являлось следствием миражей. По мнению ряда ученых, в гигантских просторах Арктики еще могут быть действительно неоткрытые земли и острова, имеющие низменный рельеф и скрытые под многолетними покровами снега и льда. (Прим. А.А. Чернова.)

67. "L-59" имел объем 68.500 кубических метров, длину - 227 метров, максимальный диаметр - 24 метра. Его собственный вес составлял 28.600 килограммов. Пять двигателей "Мойбах" мощностью 240 л. с. позволяли развивать максимальную скорость 103 километра в час при высоте полета 6000 метров. (Прим., видимо, автора.) Для сравнения: длина "Титаника" составляла 269 м. (Прим. выполнившего OCR.)

68. В ту пору эта книга была издана и имела большой успех и в России (Нансен Фритьоф. В стране льда и ночи. Путешествие норвежской экспедиции к Северному полюсу. Спб., 1897, т. 1; 1898, т. 2; во второй том книги включен в виде отдельной главы "Отчет Отто Свердрупа о плавании "Фрама" после 1895 года"). Отто Свердруп был капитаном "Фрама" во время этой экспедиции Нансена. В дальнейшем он принял участие и в гренландской экспедиции Нансена, причем оба пересекли величайший остров на лыжах с востока на запад. Под руководством Свердрупа осуществлен ряд самостоятельных экспедиций, в том числе к берегам Антарктики на борту того же "Фрама" (1898-1902 годы). В 1914-1915 годах по просьбе русского правительства Свердруп принимал участие в поисках пропавших экспедиций Русанова и Брусилова. (Прим. А.А. Чернова.) Позже вышеуказанная книга на русском языке не переиздавалась. (Прим. выполнившего OCR.)

69. В первой половине текущего столетия строились дирижабли мягкой, полужесткой и жесткой конструкций (были и переходные их разновидности). Дирижабли мягкой системы имеют небольшой размер, их матерчатый прорезиненный корпус лишен жестких опорных элементов. Полужесткие дирижабли в своей нижней части имеют металлическую килевую ферму. Полужесткие дирижабли Нобиле отличались несколько усложненной конструкцией, а именно наличием арматуры и в носовой части корпуса, что позволяло швартоваться к причальным мачтам. Дирижабли жесткой конструкции снабжены дюралюминиевым каркасом, поверх которого натягивается оболочка. К жестким относились дирижабли Цеппелина и им подобные крупные американские и английские дирижабли, построенные в тридцатые годы. (Прим. А.А. Чернова.)

70. Характеристики "N-1" таковы: максимальный объем - 19.000 кубических метров, длина - 106 метров, максимальная ширина - 19,5 метра, высота - 24,3 метра. На дирижабле были установлены три двигателя "Майбах" мощностью 250 л. с. каждый. При 1200 оборотах в минуту они сообщали дирижаблю начальную скорость 93 километра в час при расходе бензина и масла 135 килограммов. Максимальная скорость корабля в полете - 115 километров в час. (Прим., видимо, автора.)

71. Гуго Эккенер - командир германского дирижабля "Граф Цеппелин". Этот могучий воздушный корабль имел длину 236 м, ширину - 30,5 и высоту 35,5 метра. Объем его оболочки - 105 тысяч кубических метров. На дирижабле было пять дизельных двигателей общей мощностью 2650 л. с., или вчетверо больше, чем у "Норвегии". В 1931 году на борту этого воздушного корабля отправилась в Арктику международная научная экспедиция с участием группы советских специалистов под руководством Р.Л. Самойловича. Полет проходил по маршруту Фридрихсхафен - Берлин - Ленинград - Архангельск - Канин Нос Земля Франца-Иосифа - Северная Земля - пролив Вилькицкого - Таймырский полуостров - остров Диксон - Новая Земля - Баренцево море - Ленинград Темпельхоф. Во время экспедиции было открыто немало новых островов в архипелагах Земля Франца-Иосифа и Северная Земля, на картах которых исправлены многочисленные ошибки в очертании берегов. За 106 часов полета дирижабль преодолел 13.200 километров пути, большей частью над малоисследованными просторами Северного Ледовитого океана. (Прим. А.А. Чернова.)

72. Да, У. Нобиле тут явно не упрекнешь в излишней скромности. И, хотя, наверное, прав Р. Амундсен в своем труде "Моя жизнь", указывая на это, следует помнить, что Нобиле, когда писал свой труд, был уже крайне старый. (Коммент. выполнившего OCR.)

73. Надо полагать, имеется в виду общество "Аэроарктика", основанное в 1924 году Ф. Нансеном (после смерти Нансена это общество возглавил Г. Эккенер). (Прим. перев.)

74. Валле - один из лучших итальянских пилотов-дирижаблистов; в описываемое время возглавлял Академию аэронавтики в Ливорно. (Прим. А.А. Чернова.)

75. Крокко и Узуэлли - известные в ту пору итальянские инженеры-дирижаблестроители. (Прим. А.А. Чернова.)

76. Д'Аннуцио, Габриеле - итальянский литератор-декадент крайне реакционного толка. Прославлял приход к власти фашистов, их агрессивные, империалистические амбиции. При фашизме был "избран" президентом национальной Академии наук. (Прим. А.А. Чернова.)

77. 29 марта 1926 года под звуки норвежского гимна на дирижабле был поднят норвежский флаг, и с этого момента воздушному кораблю присваивалось название "Норге" - "Норвегия". (Прим. перев.)

78. Радиогониометрические данные получают с помощью радиогониометра устройства, позволяющего определить направление, по которому пришли радиосигналы. (Прим. А.А.

Чернова.)

79. Nobile Umberto. In volo alla conquista del segreto polare. Da Roma a Teller attraverso il Polo Nord. Milano, 1928. (Прим. перев.)

80. "Норвегия" совершила посадку не в самой Гатчине, а в расположенной поблизости деревне Сализи, где еще до революции был сооружен просторный эллинг, некогда служивший пристанищем для дирижабля "Гигант". (Прим. А.А. Чернова.)

81. Первые цветы парка от Веры Макаровой (франц.). (Прим. перев.)

82. Карпинский, Александр Петрович - выдающийся советский ученый-геолог и общественный деятель, академик, почетный член многих иностранных академий и обществ, бессменный президент Академии наук страны с 1916 по 1936 год. (Прим. А.А. Чернова.)

83. Стеклов, Владимир Андреевич - выдающийся советский математик, академик; в описываемое время являлся вице-президентом Академии наук СССР, находившейся тогда в Ленинграде. (Прим. А.А. Чернова.)

84. Шокальский, Юлий Михайлович - выдающийся советский географ, океанолог и картограф, академик, член-корреспондент и почетный член многих иностранных академий наук и научных обществ. Широко известна многогранная деятельность Ю.М. Шокальского, связанная с изучением и освоением Арктики, Северного морского пути. (Прим. А.А. Чернова.)

85. Рынин, Николай Александрович - известный советский ученый в области воздухоплавания, воздушных сообщений, авиации, реактивной техники. Один из учредителей Всероссийского клуба, проводившего в России авиационные и воздухоплавательные соревнования. В 1910 году совершил полет на воздушном шаре, поднявшись на рекордную в России высоту 6400 метров и преодолев расстояние от Петербурга до Волги ниже Саратова. (Прим. А.А. Чернова.)

86. Солнечный компас (авиационный) - навигационный прибор, контролирующий показания магнитного компаса при полетах в местности, где магнитное склонение неизвестно либо так называемая горизонтальная составляющая магнитного поля Земли очень мала, как, например, в Арктике. (Прим. А.А. Чернова.)

87. Секстант (в морском деле - секстан) - астрономический угломерный инструмент, применяемый в мореходной и авиационной астрономии. Лимб секстанта составляет 1/6 часть окружности. (Прим. выполнившего OCR.)

88. Выпустить газ - значит открыть клапаны для выхода газа.

Эта операция осуществляется с помощью стальных тросов, которые приводят в действие замок клапана. (Прим., видимо, автора.)

89. Воздушные камеры служат для закачивания атмосферного воздуха, что необходимо время от времени делать с целью сохранения формы корпуса дирижаблей мягкой и полужесткой систем, меняющейся вследствие потери несущего газа, просачивающегося сквозь ткань оболочки. (Прим. А.А. Чернова.)

90. Альтиметр (от лат. altum - высота и... метр) - то же, что высотомер. (Прим. выполнившего OCR.)

91. Не зная величины атмосферного давления на земле, нельзя считать точными показания альтиметров на борту дирижабля. К тому же карты Аляски тогда были неточными. (Прим., видимо, автора.)

92. Сарычев Гавриил Андреевич (1763-1831) - российский гидрограф, почетный член Петербургской АН (1809 г.), адмирал (1829 г.). В 1785-1794 гг. совместно с И.И. Биллингсом исследовал берега Северо-Восточной Сибири, многие из Алеутских островов и др. С 1808 г. - руководитель гидрографических исследований в России. (Прим. выполнившего OCR.)

93. Вместе с остановкой (в воздухе) в Осло на 14 часов 35 минут и в Вадсё на 8 часов 10 минут продолжительность полета составила 192 часа 45 минут. (Прим., видимо, автора.)

94. 1958 г. Атомная субмарина "Наутилус" ВМФ США пересекла Северный Ледовитый океан подо льдом. 1962 г. Советская атомная подлодка "Ленинский комсомол" всплыла на Северном полюсе. 1968-1969 гг. Британец Уолли Герберт проходит на санях от мыса Барроу до Шпицбергена через Северный полюс. 1977 г. Советский атомоход "Арктика" - первый ледокол, достигший Северного полюса. (Прим. выполнившего OCR.)

95. Эта книга была издана и в СССР. См.: Амундсен Руал и Элсуорт Линкольн. Перелет через Ледовитый океан. М., 1927. (Прим. перев.)

96. На англо-французском. General (англ.) - здесь: общие, повсеместные; Marchandise (фр.) - товар. То есть, товары повседневного спроса. (Прим. выполнившего OCR.)

97. Эта встреча произошла в необычной обстановке. В районе бухты Тихой на острове Гукера, где обосновалась советская геофизическая обсерватория, совершил посадку на воду дирижабль "Граф Цеппелин", на борту которого среди прочих оказался и американский миллионер. Посадка произошла неподалеку от стоявшего здесь ледокольного парохода

"Малыгин", на котором находился Умберто Нобиле, написавший, кстати, о своем плавании на "Малыгине" и новых встречах с советскими людьми, которых он искренне полюбил, книгу "Addio, Malighyn"!" ("Прощай, "Малыгин"!"). (Прим. А.А. Чернова.)

98. Так был назван подготовленный для участия в экспедиции дирижабль "N-4". (Прим. перев.)

99. Хотелось бы знать, почему. Это что-то вроде мифов древних о боге ветров, от которого данные ветра и исходят. Только вместо бога - Северный полюс, а ветра не исходят, а входят. Получается, что в точке полюса происходят страшные столкновения ветров со всех концов. Вряд ли Мальмгрен мог сказать подобное Нобиле. (Коммент. выполнившего OCR.)

100. Инклинометр (от лат. inclino - наклоняю и... метр) геофизический прибор для определения угла и азимута искривления буровой скважины. Принцип действия большинства инклинометров основан на использовании гравитационных и магнитных полей Земли или гироскопического эффекта. (Прим. выполнившего OCR.)

101. Вариометр (от лат. vario - изменяю и... метр): 1) В авиации пилотажный прибор для определения скорости изменения высоты полета. 2) В радиотехнике - прибор для плавного изменения индуктивности (взаимной индуктивности), например для настройки колебательного контура на нужную частоту. 3) В геофизике - прибор для определения изменений какой-либо геофизической величины, например изменений во времени напряженности геомагнитного поля Земли, т.е. магнитных вариаций (магнитный вариометр), поля силы тяжести вблизи поверхности Земли в горизонтальном направлении (гравитационный вариометр). Применяются при разведке полезных ископаемых. (Прим. выполнившего OCR.)

102. Судно "Хобби" водоизмещением 150 тонн под командованием капитана Аструпа Хольма в первый раз было зафрахтовано экспедицией в марте того же года для транспортировки в Кингсбей части снаряжения и людей. (Прим., видимо, автора.)

103. Фьорд Роуд (79°40' с. ш., 12° в. д.) имеет в длину 20, в ширину 5 километров. (Прим., видимо, автора.)

104. 29 мая 1928 года в Москве на экстренном заседании Комиссия по большим перелетам Осоавиахима признала необходимым организовать Комитет помощи дирижаблю "Италия". В Ленинграде также организуется комиссия помощи при советской группе международного общества "Аэроарктика". Впоследствии почти все участники ленинградской комиссии вошли в состав спасательных экспедиций, и руководство

деятельностью последних взял на себя Комитет помощи при Осоавиахиме, находящийся в Москве. (Осоавиахим - Общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству, добровольная общественная патриотическая организация, существовавшая с 1927 по 1948 год, предшественник нынешнего ДОСААФ). (Прим. А.А. Чернова.)

105. Романья позже заявил на заседании Комиссии по расследованию: "В 10 часов 27 минут 25 мая и в следующие дни мы выходили на прием. Однако ответа не было, и мы решили, что Бьяджи погиб от удара пропеллера". (Прим., видимо, автора.)

106. Речь идет о книге: Nobile Umberto. L'Italia al Polo Nord. Milano, Mondadori, 1930. (Прим. перев.)

107. Эти самолеты пилотировали Рисер-Ларсен и Лютцов-Хольм. (Прим. перев.)

108. "Люфтганза" - название германской фирмы по производству самолетов гражданского назначения. (Прим. А.А. Чернова.)

109. Франция прислала два маленьких гидросамолета типа "ВА-17", а норвежская экспедиция располагала двумя "Сопвич-Бэби" и двумя "Ганза-Бранденбург". Все четыре самолета были оборудованы поплавками. (Прим., видимо, автора.)

110. Lundbor Einar. The Arctic Rescue. How Nobile was saved. New York, The Viking Press, 1929. (Прим. перев.)

111. Расстояние по прямой между Ню-Олесунном - бухтой Вирго - мысом Верлеген - мысом Платен - островом Фойн составляет 400 километров. При вылете из бухты Вирго путь до красной палатки был на 90 километров короче, чем при вылете из Ню-Олесунна. Бухта Мэрчисона, где располагалась шведская экспедиция, была всего в 160 километрах от острова Фойн. (Прим., видимо, автора.)

112. Имеется в виду книга: Бегоунек Франтишек. Трагедия в Ледовитом океане. М., 1962. (Прим. перев.)

113. Бегоунек вспоминает в своей книге, что Лундборг принимал морфий, чтобы уснуть. (Прим., видимо, автора.)

114. "Красин" - линейный ледокол Арктического флота СССР. Построен в 1917 г.; до 1927 г. назывался "Святогор", затем назван по имени Л.Б. Красина. Водоизмещение 10.800 т. В 1928 г. участвовал в спасении экспедиции У. Нобиле, в 1932-1935 гг. - в плаваниях и гидрологических исследованиях в Арктике. В 1941-1945 гг. проводил караваны судов в Арктике. В 1972 г. переоборудован в энергетическую плавбазу геологов с названием "Леонид Красин". В 1976 г. построен новый ледокол "Красин".

Красин Леонид Борисович (1870-1926) - политический деятель. Инженер. В 1903-1907 гг. - член ЦК РСДРП. В 1918 г. -

член, Президент ВСНХ, нарком торговли и промышленности. В 1919 г. - нарком путей сообщения, член РВСР. С 1920 г. - нарком внешней торговли, одновременно полпред и торгпред в Великобритании (в 1924 г. во Франции). (Прим. выполнившего OCR.)

115. В августе 1918 года по приказу Архангельского губкома экипажи ледокола "Святогор", ледокольного парохода "Микула Селянинович" и парохода "Уссури" затопили свои суда в устье Северной Двины, чтобы преградить путь кораблям англо-французских интервентов. После захвата Архангельска интервенты подняли "Святогор" и увели его в Англию. В 1919 г. белогвардейцы направили захваченный ими ледокольный пароход "Соловей Будимирович" с военными грузами из Архангельска в Мурманск. В Чешской губе пароход затерло льдами и вынесло в район Карских Ворот, а затем в Карское море. После освобождения Архангельска Советское правительство приняло меры по спасению парохода, на котором находилось 85 человек, в том числе женщины и дети. В короткий срок был отремонтирован брошенный белогвардейцами ледорез "Канада", который вышел на помощь "Соловью Будимировичу". По просьбе Советского правительства была также снаряжена норвежская спасательная экспедиция, в организации которой принял участие Нансен. Англия согласилась предоставить для этой цели "Святогор". 7 июня 1920 года "Святогор" с норвежским экипажем под командованием Отто Свердрупа вышел из Вардё. 18 июня "Святогор" и "Канада" сошлись вместе и на следующий день подошли к "Соловью Будимировичу", который после перегрузки на него угля продолжал путь своим ходом. В 1921 году по инициативе Л.Б. Красина и академика А.Н. Крылова "Святогор" был выкуплен. В 1927 году, после смерти Л.Б. Красина, судну было присвоено новое имя. Пароход "Соловей Будимирович" был переименован в "С. Малыгина" - в память об известном полярном штурмане. (Прим. А.А. Чернова.)

116. Самойлович, Рудольф Лазаревич - видный советский полярный исследователь, профессор, доктор географических наук. Основатель и первый директор Института по изучению Севера (ныне Арктический и антарктический научно-исследовательский институт - ААНИИ). (Прим. А.А. Чернова.)

117. Уншлихт, Иосиф Станиславович - видный советский государственный, партийный и военный деятель. (Прим. А.А. Чернова.)

Уншлихт Иосиф Станиславович (1879-1938) - политический деятель. В 1919 г. - нарком по военным делам Литовско-Белорусской ССР. С 1921 г. заместитель председателя ВЧК ГПУ. С

1923 г. - член Реввоенсовета России, в 1925-1930 гг. - заместитель председателя Реввоенсовета СССР и заместитель наркомвоенмора. В 1933-1935 гг. - начальник Главного управления Гражданского воздушного флота. Кандидат в члены ЦК в 1925-1937 гг. Репрессирован; реабилитирован посмертно. (Прим. выполнившего OCR.)

118. "Малыгин" - российский ледокольный пароход. Построен в 1912 г.; водоизмещение 3200 т. Участвовал в поисках экспедиции У. Нобиле (1928 г.); в 1922-1939 гг. на "Малыгине" велись гидрологические исследования в Арктике. В 1937 г. ледокол дрейфовал во льдах вместе с "Георгием Седовым" и "Садко". Назван в честь С.Г. Малыгина. В 1940 г. ледокол снят с эксплуатации.

Малыгин Степан Гаврилович (1702-1764) - русский полярный исследователь, капитан-командор (1762 г.). Участник 2-й Камчатской экспедиции. В 1736-1737 гг. руководил описанием и составлением карты побережья Северного Ледовитого океана от реки Печора до реки Обь. Автор первого руководства по навигации на русском языке (1733 г.). (Прим. выполнившего OCR.)

119. Бабушкин Михаил Сергеевич (1893-1938) - русский полярный летчик, Герой Советского Союза (1937 г.). В 1930-х гг. участвовал в ряде полярных экспедиций, высадке дрейфующей станции "Северный полюс-1". Погиб в авиационной катастрофе. (Прим. выполнившего OCR.)

120. Чухновский Борис Григорьевич (1898-1975) - русский полярный летчик. Участвовал в ледовой разведке Северного морского пути, в проводке морских судов. Совместно с Р.Л. Бартини создал дальний арктический самолетразведчик. (Прим. выполнившего OCR.)

121. Речь шла о том, что группа Мальмгрена обнаружена летчиками в районе острова Карла XII. (Прим. перев.)

122. "Помощи, пищи. Мариано, Цаппи" (англ.). (Прим. перев.)

123. Начальник вахты Я.П. Легаздин и старший помощник П.А. Пономарев первыми заметили сигнал, подаваемый кем-то на берегу острова. На возвышении стоял другой человек и размахивал шестом. "Мы были уверены, что это был Сора", - отмечает Р.Л. Самойлович в своей книге "На спасение экспедиции Нобиле". (Прим. перев.)

124. Бухта Рождества. (Прим. перев.)

125. На смену "Графу Цеппелину", в 1936 году закончившему свою летную биографию, появился новый, еще более крупный воздушный корабль, нареченный "Фон Гинденбургом". Он осуществлял почтовую связь между Европой и США. Однако век

"Гинденбурга" оказался очень коротким. Шестого мая 1937 года, благополучно миновав Атлантику, дирижабль уже перед заходом на посадку внезапно воспламенился и взорвался. (Прим. А.А. Чернова.)

126. Детальный осмотр повреждений, полученных "Красиным", сделанный во время стоянки в Кингсбее сразу после передачи спасенных на борт "Читта ди Милано", свидетельствовал, что без срочного ремонта в доке корабль не может снова идти во льды без риска самому оказаться в бедственном положении. И Самойлович телеграфировал в Комитет спасения о том, что судно направилось немедленно в Европу, чтобы затем спешно вернуться и снова приступить к работе... (Прим. А.А. Чернова.)

127. Немецкое судно "Монте-Сервантес" совершало туристический рейс и не было подготовлено к плаванию в Арктике. Подаваемый им сигнал бедствия был принят "Красиным" на пути к Скандинавии. Несмотря на тяжелое положение "Красина", было принято решение немедленно помочь терпящему бедствие кораблю, которому грозила верная гибель. (Прим. А.А. Чернова.)

128. В данном случае Нобиле необоснованно смещает акценты, на первое место ставя поиски проблематичной Земли Джиллиса, а не поиски дирижабля и исчезнувших на нем аэронавтов. Напротив, Р.Л. Самойлович далек от этого. "Как и раньше, никакие самые тщательные наблюдения не давали результатов ни людей, ни обломков дирижабля мы не видели... Мы все время шли по "Земле" [Джиллиса], льдины стали сильно смерзаться между собой, и я предложил повернуть на юг, имея в виду затем обследовать западное побережье Земли Франца-Иосифа..." - отмечал он в своей книге "На спасение экспедиции Нобиле" (Л., 1967). Итак, исчерпав возможности поисков в данном районе, Самойлович решительно раздвигает рамки обследуемой территории. О том же недвусмысленно свидетельствует и отрывок из той же книги Р.Л. Самойловича, приводимый несколькими строками ниже самим Нобиле. (Прим. А.А. Чернова.)

129. Макаров Степан Осипович (1848/49-1904) - российский флотоводец, океанограф, вице-адмирал (1896 г.). Руководитель двух кругосветных плаваний (в 1886-1889 гг. на "Витязе" и в 1894-1896 гг.). Выдвинул идею и руководил строительством ледокола "Ермак", на котором совершил арктическое плавание в 1899 и 1901 гг. Разработал тактику броненосного флота. Исследовал проблемы непотопляемости и живучести кораблей. В начале русско-японской войны командовал Тихоокеанской

эскадрой в Порт-Артуре. Погиб на броненосце "Петропавловск", подорвавшемся на мине. (Прим. выполнившего OCR.)

130. Склад для помощи пропавшим группам Нобиле и Амундсена (англ.). По иронии судьбы этот склад в памятном 1930 году был обнаружен экспедиций Гуннара Хорна на моторном боте "Братваг" вскоре после того, как был обнаружен лагерь Андре с погибшими шведскими аэронавтами. (Прим. перев.)

131. Имеется в виду остров Западный Шпицберген. (Прим. перев.)

132. "Георгий Седов" - ледокольный пароход, назван по имени Г.Я. Седова. Построен в 1909 г. Водоизмещение 3217 т. Участвовал в первой российской арктической экспедиции к устьям рек Обь и Енисей (1920 г.), в поисках экспедиции У. Нобиле (1928 г.), в плавании к Земле Франца-Иосифа (1929 г.), в экспедиции по исследованию Карского м. (1930 г., руководители О.Ю. Шмидт, В.Ю. Визе, капитан В.И. Воронин). В 1937-1940 гг. совершил дрейф через Центральный Арктический бассейн. В эксплуатации до 1967 г. В 1967 г. построен новый ледокол "Георгий Седов" водоизмещением около 6 тыс. т для гидрографических работ. (Прим. выполнившего OCR.)

133. Шмидт Отто Юльевич (1891-1956) - российский ученый, государственный деятель, один из организаторов освоения Северного морского пути, академик (1935 г.), вице-президент АН СССР (1939-1942 гг.), академик АН Украины (1934 г.), Герой Советского Союза (1937 г.). В 1918-1922 гг. - в Наркомпроде, Наркомфине, Наркомпросе. В 1932-1939 гг. - начальник Главсевморпути. Руководитель экспедиций на "Седове" (1929-1930 гг.), "Сибирякове" (1932 г.), "Челюскине" (1933-1934 гг.), воздушной экспедиции по организации дрейфующей станции "СП-1" (1937 г.). Разрабатывал космогоническую гипотезу образования тел Солнечной системы в результате конденсации околосолнечного газово-пылевого облака. Труды по высшей алгебре (теории групп). Один из основателей и главный редактор Большой Советской Энциклопедии (1924-1942 гг.). (Прим. выполнившего OCR.)